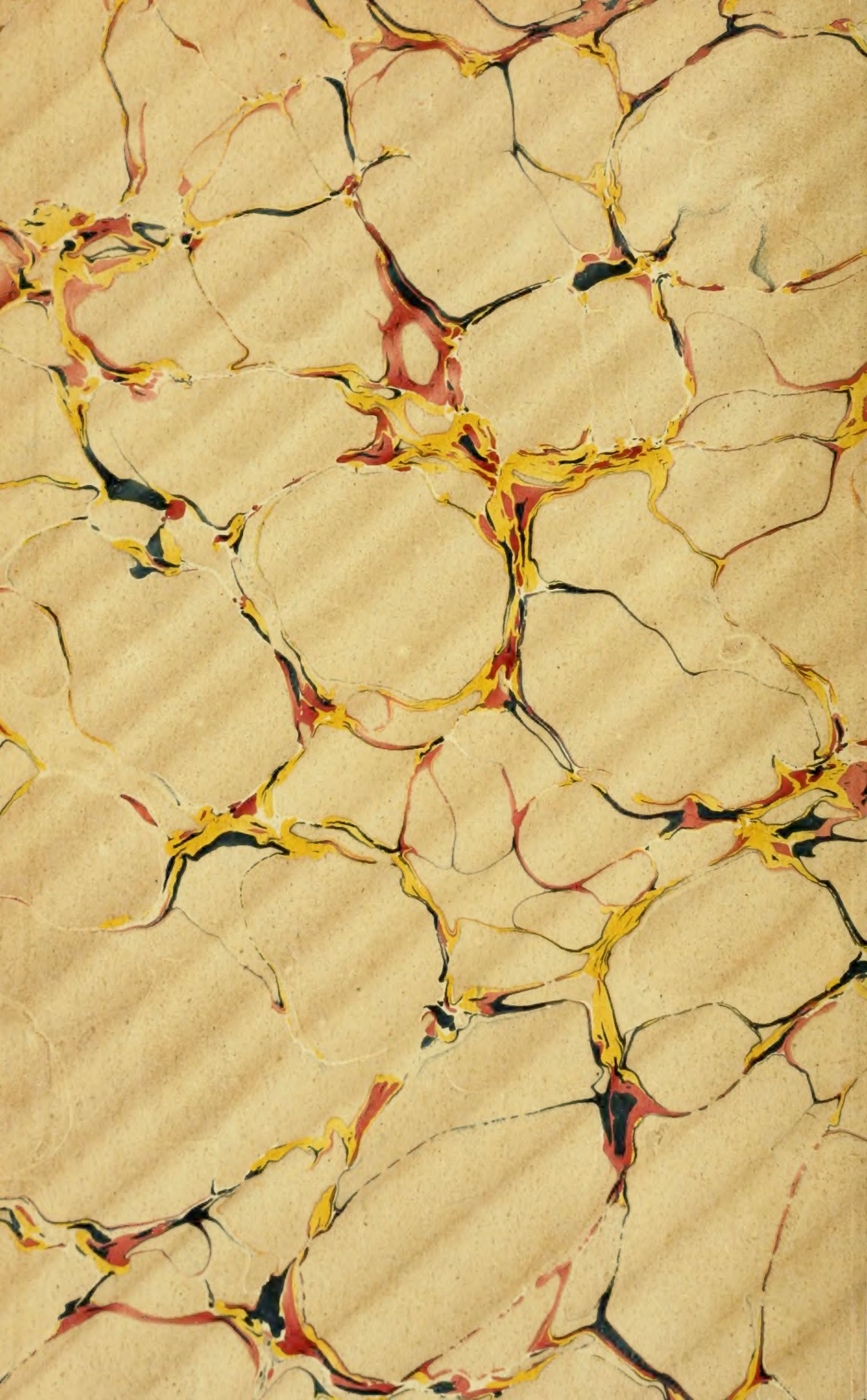

UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 01307380 4
LIBRARY
UNIVERSITY
TORONTO





HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

DEPUIS LES DÉBUTS DE LA MONARCHIE

JUSQU'AU TRAITÉ DE PAIX DE 1763

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

L'Histoire de la Marine française pendant la guerre de l'Indépendance américaine. — Paris, Hachette. Prix. . . 7 fr. 50

L'Histoire de la Marine française sous la première République. — Paris, Hachette. Prix. . . . . 7 fr. 50

L'Histoire de la Marine française sous le Consulat et l'Empire. — Paris, Hachette. Prix. . . . . 7 fr. 50

L'Histoire de la Marine française de 1815 à 1870. — Paris, Hachette. Prix. . . . . 7 fr. 50

Les quatre volumes indiqués ci-dessus forment, avec ce nouveau volume, l'histoire de la Marine française depuis les débuts de la monarchie jusqu'à l'année 1870.

La Marine française et la Marine allemande pendant la guerre de 1870-71. — Paris, Plon. Prix . . . . 3 fr. 50

Les Institutions de la Marine. — Matériel. Personnel. Écritures. — Paris, Augustin Challamel. Prix. . . . . . . 1 fr. 50

HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

DEPUIS LES DÉBUTS DE LA MONARCHIE

JUSQU'AU TRAITÉ DE PAIX DE 1763

PAR

E. CHEVALIER

CAPITAINE DE VAISSEAU

PARIS

LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1902

PRÉFACE

Quand on étudie l'histoire de la marine française depuis Colbert, pour ne pas remonter plus haut, jusqu'à la chute du premier empire, époque à partir de laquelle nous cessons d'être en guerre avec l'Angleterre, l'esprit reste frappé de l'instabilité des institutions et de la mobilité de l'opinion en ce qui concerne cette partie importante de la défense nationale. L'influence que la marine peut exercer sur la grandeur et la prospérité de la France, apparaît un jour pour disparaître le lendemain. Les succès obtenus pendant la première partie du règne de Louis XIV, avec les Duquesne, les Tourville, les Jean Bart, font considérer la marine comme nécessaire, mais, après les défaites essuyées sous le règne de Louis XV, celle-ci perd toute importance aux yeux du pays. La guerre de l'Indépendance américaine ramène les esprits vers la marine; l'opinion s'en éloigne de nouveau à la suite des guerres de la Révolution et de l'Empire. Lorsque la situation financière nous impose la nécessité de restreindre les dépenses, on ne procède pas à une diminution méthodique, laissant à la France une force navale faible, au point de vue du nombre, mais forte par la qualité. Nous déclarons que la marine est inutile; les bâtiments de guerre sont prêtés ou loués à des

particuliers et on va jusqu'à vendre le matériel. Les administrateurs seuls troublent alors le silence des arsenaux. Les traditions, qui sont le fruit du temps, brusquement interrompues, se perdent, et il en résulte une nouvelle cause d'affaiblissement. On ne voit pas le mal où il est; l'opinion publique, insuffisamment renseignée, ne sait pas que nos défaites sont la conséquence, d'une part, des institutions et, d'autre part, de l'incapacité de ceux qui, de Paris, dirigent les opérations militaires. Les hommes, placés à la tête du département de la marine sont, trop souvent, hors d'état de remplir leurs fonctions: négligeant l'administration qui est leur principale raison d'être, ils veulent surtout s'occuper des questions maritimes et militaires auxquelles ils sont étrangers.

Nous allons montrer, par un exemple, le mal que peut faire à son pays un ministre évidemment animé de bonnes intentions, mais incapable de remplir les devoirs de sa charge. Par une erreur de jugement difficile à comprendre, Louis XIV désigne Pontchartrain, contrôleur général des finances, pour succéder à Seignelay. Le nouveau ministre occupe un poste pour lequel il n'a aucune aptitude et auquel son passé ne l'a pas préparé. Entré en fonctions à la fin de l'année 1690, le nouveau ministre doit préparer la campagne de l'année suivante. Or, en 1691, la flotte n'est pas prête en temps utile, et nous n'avons pas le nombre de bâtiments sur lesquels on comptait. Pontchartrain, peu soucieux de remplir les obligations qui lui incombent d'une manière particulière, porte toute son attention sur les opérations de la flotte qu'il entend diriger lui-même. Ministre de la marine depuis quelques mois, il a, sur les manœuvres d'escadre, des idées personnelles. Loin d'avoir la pensée de consulter Tourville, ainsi que l'eut fait Colbert, il veut imposer son opinion au plus illustre des amiraux de cette époque, et nous voyons ce dernier obligé de montrer au

ministre, dans de longues dépêches, l'inanité des ordres qu'il reçoit. Pontchartrain cède, mais il n'est pas convaincu, et Tourville prend la mer avec des ordres contradictoires. La célèbre campagne du large, faite par Tourville en 1691, provoque l'admiration de toute l'Europe, mais elle ne satisfait pas le ministre et ses conseillers. C'est alors que s'établit, au ministère de la marine et bientôt à Versailles, la légende d'un Tourville timide. En 1692, des ordres impératifs sont donnés au chef de notre flotte et les combinaisons maritimes du ministère aboutissent au désastre de la Hougue. La prudence et la sagesse de Colbert forment un contraste frappant, qu'il convient de signaler, avec l'ignorance présomptueuse de Pontchartrain. Dans les questions relatives à la marine, aux plans de campagne et aux opérations militaires, Duquesne est le conseiller toujours écouté de Colbert, et Seignelay, malgré son caractère impérieux, prend l'avis de Tourville. Sous l'impulsion énergique de ces deux ministres, les bureaux travaillent activement à pourvoir les flottes de tout ce qui leur est nécessaire. C'est là le rôle, souvent oublié, de l'administration. La conduite de Colbert et de Seignelay explique les succès remportés, pendant la durée de leur ministère, par les flottes françaises. Les ministres se succèdent et la plupart d'entre eux, loin d'imiter Colbert, semblent prendre Pontchartrain pour modèle. Il y a tel plan de campagne que l'on croirait dicté par l'ennemi.

La force d'une armée, qu'il s'agisse de l'armée de mer ou de l'armée de terre, est en raison directe de la valeur de ses institutions; si celles-ci sont mauvaises, il ne faut pas s'attendre à de bons résultats. Aucun doute ne peut s'élever à cet égard, et on peut considérer comme un axiome que, sur terre et sur mer, les revers coïncident toujours avec la faiblesse des institutions. Or, dans le cours de cette histoire, nous voyons les institutions de la marine, sans

cesse modifiées, présenter ce caractère particulier que l'élément le plus important, c'est-à-dire l'élément maritime, a rarement la part qui lui revient, alors que l'administration occupe une grande place, on doit même dire une trop grande place. Il résulte de cet état de choses que la direction imprimée aux différents services du département a forcément quelque chose d'incomplet ; cette direction est surtout insuffisante au double point de vue maritime et militaire. Le récit des guerres que la France soutient contre l'Angleterre en fournit la preuve indiscutable. Nous envoyons à la mer des bâtiments montés par des équipages braves, mais sans instruction militaire. Les navires français capturés ont toujours un grand nombre d'hommes hors de combat, alors que, sur les bâtiments ennemis, quelques hommes seulement sont atteints par notre feu. Les avaries de mâture sont plus fréquentes sur nos navires que sur les navires ennemis. Enfin, les installations intérieures de nos bâtiments ne présentent pas toujours des dispositions favorables pour le service de la manœuvre et de l'artillerie

La substitution de la marine à vapeur à la marine à voiles n'a pas modifié les règles à suivre pour obtenir des bâtiments n'ayant rien à redouter des navires ennemis de même force. Les dispositions intérieures doivent, aujourd'hui comme autrefois, avoir pour objectif de faciliter la tâche des officiers et des équipages, au double point de vue de la navigation et du combat. Il faut, comme dans le passé, que le personnel combattant soit instruit, et cela est d'autant plus nécessaire que les perfectionnements de l'artillerie et la rapidité du tir exigent des hommes très exercés. Nous avons à redouter les avaries de machine, plus graves que les avaries de mâture. Le département de la marine ne saurait donc faire trop d'efforts pour posséder un personnel mécanicien expérimenté. Les bonnes institutions peuvent seules amener ces importants résultats.

Or, on ne peut avoir de bonnes institutions que si l'idée maritime pénètre fortement dans la direction imprimée à tous les services.

Toute histoire militaire, qu'il s'agisse de la marine ou de l'armée, serait incomplète si l'examen des questions relatives aux plans de campagne, à l'organisation et à l'instruction du personnel n'accompagnait pas le récit des faits de guerre proprement dits. C'est seulement en procédant ainsi qu'il est possible de déduire du passé des leçons pour l'avenir.

Quatre volumes de l'histoire de la marine française, pour la période qui s'écoule de 1778 à 1870, ont déjà paru. Le premier de ces volumes est précédé d'une préface contenant une indication sommaire, et seulement depuis Richelieu, des événements maritimes qui ont précédé la guerre de l'Indépendance américaine. Ce résumé est forcément incomplet. Ce nouveau volume, destiné à combler cette lacune, forme, avec les volumes déjà parus, l'histoire de la marine française depuis les débuts de la monarchie jusqu'à 1870.

HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

LIVRE PREMIER

Premières expéditions maritimes. — Charlemagne organise la défense des côtes. — Incursions, sous ses successeurs, des Sarrasins et des Normands. — Rollon. — Guillaume le Conquérant. — Les guerres dites territoriales commencent entre la France et l'Angleterre. — Les croisades.

I

Clovis, dont le règne remonte à l'année 481, fonda la monarchie française en étendant son autorité sur les Gaules. Si les événements n'avaient pas modifié cette situation, la marine serait immédiatement devenue un élément nécessaire de la défense du pays. Clovis porta, le premier, atteinte à son œuvre en décidant que son royaume serait partagé entre ses quatre fils. A sa mort, survenue en 511, la France se trouva divisée en plusieurs États dont les souverains furent continuellement en guerre les uns contre les autres. Dans ces conditions, la lutte resta concentrée sur terre. On ne

mentionne, sous les rois de la première race, que deux expéditions auxquelles la marine ait pris part. En l'an 519, un des fils de Clovis, Théodoric, roi d'Austrasie, arma une flotte destinée à combattre des pirates danois qui avaient pénétré dans la Meuse. Une armée, placée sous les ordres de Théodebert, fils de Théodoric, marcha contre eux. Les Danois, surpris au moment où ils allaient se rembarquer, furent battus et leur flotte, rejointe par celle du roi d'Austrasie, subit de grandes pertes. En 735, Charles Martel, alors en guerre avec les Frisons, voulut appuyer les opérations de son armée par une attaque faite du côté de la mer. Une flotte nombreuse débarqua des troupes qui firent essuyer à l'ennemi une sanglante défaite.

Nous indiquerons, avant d'aller plus loin, la signification qu'il convient de donner aux expressions « flottes et armées navales », employées par les chroniqueurs de cette époque. Autrefois, dit le P. Daniel dans son *Histoire de la milice française*, « les armées navales étaient principalement composées de vaisseaux marchands qu'on prenait dans les ports et qu'on armait en guerre, au moyen de soldats empruntés aux garnisons du littoral ». Il ne s'agissait pas, en effet, de flottes proprement dites, devant opérer la destruction d'une autre flotte. Les expéditions maritimes avaient, comme objectif, une descente en territoire ennemi, pour le ravager ou le conquérir. Le seul rôle joué par les bâtiments consistait dans le transport des troupes, et c'est ainsi que nous verrons les choses se passer jusqu'à l'établissement d'une marine permanente. Les frontières maritimes de la France, sous le règne de Charlemagne, si nous en exceptons le littoral de la partie de l'Espagne qui ne nous appartenait pas, s'étendaient de l'embouchure du Tibre à l'extrémité de la Germanie, c'est-à-

dire jusqu'en Danemark. Il était nécessaire de protéger cette longue étendue de côtes, dans l'Océan, contre les agressions des pirates norvégiens, danois, suédois, irlandais, compris sous le nom de Normands, et dans la Méditerranée, contre les Sarrasins. Pour faire face à cette double exigence, l'empereur organisa une marine ; des flottilles furent placées à l'embouchure des grands fleuves pour en défendre l'accès et assurer la sécurité des rivages environnants. Plusieurs expéditions, faites dans la Méditerranée, rendirent nécessaire l'emploi de la marine. Charlemagne s'empara de la Corse, de la Sardaigne, et battit, dans l'Adriatique, la flotte grecque de Nicéphore. A la mort du grand empereur, les choses changèrent de face : les ressorts du gouvernement s'affaiblirent et la désorganisation commença. Toutefois, sous Louis le Débonnaire, le système de défense créé par Charlemagne, conservant un reste de vigueur, les Sarrasins et les Normands furent contenus. En 843, l'unité monarchique, fondée par Charlemagne, fut détruite. Le traité de Vervins partagea l'empire entre les trois fils de Louis le Débonnaire, Charles le Chauve, Louis le Germanique et Lothaire. La marine, négligée depuis longtemps, disparut, livrant les côtes aux incursions des pirates. Les Sarrasins se montrèrent sur les rives du Rhône, à Aigues-Mortes, à Marseille, à Arles, dans la Camargue : ils pénétrèrent jusque dans le Dauphiné, le Rouergue, le Limousin et la Saintonge. Les Sarrasins ne cherchaient pas à s'implanter dans notre pays : après avoir fait du butin, ils disparaissaient.

Les Normands avaient pénétré, pour la première fois, dans les terres par l'embouchure de l'Escaut : la Seine fut le second fleuve qu'ils remontèrent, et la Loire le troisième. En 844, des barques normandes, chargées d'hommes, franchirent l'embouchure de la Gironde :

elles reprirent la mer quelque temps après, emportant un butin considérable. Les pirates, encouragés par le peu de résistance qui leur était opposée, mirent en 847 le siège devant Bordeaux : ils échouèrent dans cette entreprise, mais, l'année suivante, ils s'emparèrent de la ville qu'ils livrèrent aux flammes après l'avoir pillée. Toulouse subit le même sort en 850. En 885, sous le règne de Charles le Gros, les Normands, après avoir pris Rouen, remontèrent le cours de la Seine et assiégèrent Paris. Leur flotte, qui ne comptait pas moins de sept cents barques, portait, disent les chroniqueurs, quarante mille hommes. Les Parisiens, animés par les exhortations de leur évêque Gozlin, conduits par le fils de Robert le Fort, Eudes, qui était aussi habile que brave, repoussèrent toutes les attaques de l'ennemi. Celui-ci, reconnaissant l'inutilité de ses efforts, se retira. Rollon, un des chefs les plus hardis que les Normands aient eu à leur tête, s'était établi sur les bords de la Basse-Seine, et de là il s'élançait dans l'intérieur du pays, semant la ruine et la mort sur son passage. Dans l'état d'anarchie où se trouvait le royaume, Charles le Simple ne parvenant pas à réunir des forces suffisantes pour réduire le chef normand, prit le parti de négocier. Conformément aux clauses d'un traité signé dans le village de Saint-Clair-sur-Epte, en 911, Rollon, auquel Charles le Simple donna sa fille en mariage, devint le souverain héréditaire de la Neustrie, qui prit dès lors le nom de Normandie. Rollon et ses compagnons se convertirent au christianisme. Les Normands, quoiqu'ils fussent établis pacifiquement dans la Neustrie, conservèrent leur goût pour la guerre et les expéditions aventureuses. Plus d'un siècle avant les croisades, ils faisaient des pèlerinages en Terre-Sainte. Pendant leurs courses à travers la Méditerranée, diverses circonstances les amenèrent en Italie : un Nor-

mand, Robert Guiscard, fils de Tancrède de Hauteville, gentilhomme du pays de Caux, rangea sous sa domination la Pouille et la Calabre : son frère, le comte Roger, fit la conquête de la Sicile. Les Normands devaient se distinguer dans une entreprise d'une plus haute importance. En 1066, Guillaume le Bâtard, duc de Normandie, prétendit être l'héritier du roi Édouard le Confesseur, mort sans postérité. L'assemblée nationale des Anglo-saxons ayant élu Harold, Guillaume résolut d'envahir l'Angleterre à la tête de soixante mille hommes. L'armée et la flotte se rendirent à l'embouchure de la Dive, rivière qui se jette dans la Manche, entre la Seine et l'Orne. Après avoir attendu pendant un mois un vent favorable, l'expédition mit à la voile et vint jeter l'ancre au mouillage de Saint-Valery, placé à l'embouchure de la Somme. Le 27 septembre, la flotte, comprenant neuf cents voiles, se dirigea vers les côtes d'Angleterre ; le lendemain, l'armée opérait son débarquement à Pevensey, dans le comté de Sussex. Peu après, Guillaume, vainqueur à la bataille d'Hastings, dans laquelle Harold, son compétiteur, fut tué, devenait le souverain de la Grande-Bretagne. Guillaume le Conquérant, se souvenant des services que la marine lui avait rendus, voulut se prémunir contre les périls auxquels il serait lui-même exposé, s'il se trouvait un jour, sur le sol de la France, un compétiteur disposant de moyens suffisants pour traverser le détroit avec une armée. Il accorda aux villes d'Hastings, Romney, Hith, Douvres et Sandwich, connues sous le nom des « cinq ports », plusieurs privilèges, à la condition que celles-ci armeraient, pour son service, cinquante-sept bâtiments de guerre. Les premiers rois de la troisième race, n'ayant d'autorité que dans les provinces qui leur appartenaient en propre, l'Ile-de-France et l'Orléanais, n'eurent pas à s'occuper de la marine. Leur règne, fort

agité, se passa dans des guerres continuelles entre leurs grands vassaux. Sous le règne de Louis VIII, monté sur le trône en 1137, commencent, entre la France et l'Angleterre, les guerres territoriales que nous verrons durer plusieurs siècles. Ce prince avait épousé Éléonore de Guyenne, à laquelle appartenaient l'Aquitaine et le Poitou, provinces séparées de la France du nord depuis le partage de l'empire de Charlemagne. Il la répudia en 1152. Éléonore donna sa main et les deux provinces qui constituaient sa dot à Henri Plantagenet, comte d'Anjou et duc de Normandie. Henri Plantagenet, devenu peu après roi d'Angleterre, se trouva posséder, sur le continent, le duché de Normandie, la Touraine, le Maine, l'Anjou, le Poitou et l'Aquitaine : il avait en outre la suzeraineté de la Bretagne. Presque toute la France occidentale, de la Somme aux Pyrénées, lui appartenait. Dans ces conditions, il était difficile que la France eut une marine.

Philippe-Auguste, qui régna de 1180 à 1223, réunit au domaine de la couronne l'Artois, par son mariage avec la nièce du comte de Flandre, puis le Valois, l'Amiénois et le Vermandois, à la suite d'une guerre heureuse. Après avoir mis, par ces conquêtes, la royauté hors de tutelle, il enleva aux Anglais la Normandie, la Touraine, le Maine, l'Anjou et une partie du Poitou. Voulant profiter de la situation difficile dans laquelle se trouvait Jean sans Terre, alors en lutte avec le Pape, Philippe-Auguste fit des préparatifs pour envahir l'Angleterre. Dix-sept cents bâtiments furent rassemblés, dans ce but, à l'embouchure de la Seine. Les difficultés existant entre Innocent III et Jean sans Terre s'étant aplanies, le roi se vit forcé de renoncer à cette entreprise. En 1214, Philippe-Auguste faisait la guerre au comte de Flandre qui s'était allié au roi d'Angleterre. La flotte

française, placée sous le commandement de Savary de Mauléon, célèbre corsaire poitevin, prenait part aux opérations de l'armée. Nos bâtiments étaient mouillés les uns dans le canal de Dam, au nord de Bruges, les autres le long de la côte. Les comtes de Boulogne et de Salisbury envoyés, avec cinq cents bâtiments, au secours du comte de Flandre, apprenant que les équipages français étaient devant la ville de Dam, forcèrent de voiles, joignirent notre armée et l'attaquèrent immédiatement : trois cents bâtiments furent enlevés et cent détruits. Les Anglais mirent à terre les troupes que portaient leurs navires, mais Philippe-Auguste, venu en toute hâte pour sauver les débris de sa flotte, leur infligea une perte de deux mille hommes, et les contraignit de se rembarquer. Il livra aux flammes les bâtiments qui lui restaient, après en avoir retiré les munitions et les vivres.

En 1216, la noblesse anglaise s'étant révoltée contre Jean sans Terre, appela au trône Louis, fils de Philippe-Auguste. Louis franchit le détroit avec sept cents navires et débarqua ses troupes sans trouver de résistance. Peu après, Jean sans Terre étant mort, son fils fut proclamé roi. Une seconde expédition, forte de quatre-vingts navires, sous les ordres d'un ancien moine du nom d'Eustache, partit des ports de France, portant des secours au fils de Philippe-Auguste. Les cinq ports armèrent une flotte dont le commandement fut confié à Philippe d'Albinly. Le 27 août 1217, les deux armées se rencontrèrent et l'action s'engagea. La plupart des navires français furent pris ou coulés, et le chef de notre flotte, accusé d'avoir commis des déprédations sur les côtes d'Angleterre, fut décapité. Le moine Eustache, en supposant que sa conduite antérieure eût été blâmable, était couvert par sa qualité de commandant de la flotte

française ; les Anglais commirent donc, en cette circonstance, un acte de barbarie que rien ne pouvait justifier, alors même que l'on se reporterait aux mœurs de cette époque. Les Anglais, disent les chroniqueurs, employèrent, dès le début de ce combat, un stratagème peu loyal; ayant l'avantage du vent, ils jetèrent, au moment où les deux armées se trouvèrent bord à bord, de la chaux en poudre sur les navires français. Un grand nombre d'hommes, aveuglés, furent dans l'impossibilité de se défendre. Après la perte de cette bataille, Louis quitta l'Angleterre.

Louis VIII, monté sur le trône en 1223, se montra le digne successeur de Philippe-Auguste ; il s'empara de Niort, de Saint-Jean-d'Angély, de tout le pays en deçà de la Garonne, du Limousin, du Périgord, du pays d'Aunis et de la Rochelle. Quand il mourut, en 1226, les Anglais ne possédaient que la Gascogne et Bordeaux. Louis IX continua, avec succès, la lutte engagée par ses prédécesseurs avec les grands vassaux. Le traité de Meaux, conclu en 1229, termina la coalition formée par les seigneurs dans les provinces du nord, et la croisade entreprise dans le sud, contre les Albigeois ; ce traité assura, d'autre part, la possession du Languedoc à la couronne de France. Devenu plus libre de ses mouvements, le roi se porta contre les Anglais qu'il battit dans deux rencontres, au pont de Taillebourg, sur la Charente, et sous les murs de Saintes. Il fortifia Calais et la Rochelle, et réunit une flotte qui fut chargée d'assurer la sécurité du littoral.

Depuis la fin du XIe siècle, un mouvement, à la fois politique et religieux, poussait l'Occident contre l'Orient. La première croisade fut entreprise en 1096, par des seigneurs français, et la seconde, en 1147, par Louis VII et l'empereur Conrad ; l'une et l'autre prirent la voie de

terre jusqu'à Constantinople. La troisième eut, à sa tête, Philippe-Auguste, Richard, roi d'Angleterre, et l'empereur Frédéric Barberousse. Le roi de France et ses troupes s'embarquèrent à Gênes. La quatrième croisade, dirigée par des seigneurs français et vénitiens, eut pour résultat la prise de Constantinople et la fondation, en 1204, d'un empire latin qui dura jusqu'à l'année 1261. La cinquième fut entreprise, en 1217, par Jean de Brienne, seigneur français, et André, roi de Hongrie ; et la sixième, en 1228, par l'empereur Frédéric II. Les croisades avaient ouvert à la navigation une nouvelle carrière dont profitaient surtout les républiques italiennes. La marine française n'avait joué, dans ce grand mouvement, qu'un rôle très effacé. La septième croisade modifia cette situation dans un sens plus favorable à notre pays. Saint Louis réunit à Aigues-Mortes, port qu'il fit creuser dans la Méditerranée, ainsi qu'à Cette, Agde, Marseille et Toulon, dix-huit cents bâtiments de toutes dimensions, barques, galères, galéasses et navires à double pont, sur lesquels il s'embarqua avec son armée. La flotte, dans laquelle figuraient encore des navires étrangers, comprenait néanmoins un grand nombre de bâtiments français. Saint Louis, parti d'Aigues-Mortes le 25 août 1248, se rendit à Chypre où il passa l'hiver. Au mois de mars de l'année suivante, la flotte française reprit la mer, se dirigeant vers l'Égypte : l'armée fut débarquée devant Damiette dont elle s'empara après avoir battu les Sarrasins. On connait la fin malheureuse de cette croisade. Victorieux à Mansourah, les Français, décimés par une maladie épidémique, furent obligés de reculer. La retraite se fit dans des conditions désastreuses ; saint Louis, qui se tenait à l'arrière-garde, prêt à se dévouer pour le salut de tous, tomba entre les mains de l'ennemi. Rendu à la liberté, après

avoir livré Damiette pour sa rançon, et une somme d'environ dix millions de francs pour celle de son armée, il se rendit en Palestine où il passa quatre années avant de rentrer en France. Saint Louis entreprit, en 1270, une nouvelle croisade : celle-ci avait la Tunisie pour objectif. Les troupes furent mises à terre non loin de l'ancienne Carthage, mais, peu après le débarquement, la peste se déclara dans le camp français et fit de nombreuses victimes. Le roi, atteint par le fléau, expira le 25 août 1270.

Charles d'Anjou, frère de saint Louis, s'était rendu maître, en 1268, du royaume des Deux-Siciles. A Palerme, le lundi de Pâques de l'année 1282, à l'heure des vêpres, les Français furent massacrés : toutes les villes de l'île suivirent cet exemple. Les Siciliens, redoutant les représailles que Charles d'Anjou ne pouvait manquer d'exercer en apprenant les événements de cette malheureuse journée, connue dans l'histoire sous le nom de Vêpres siciliennes, offrirent la couronne à Pierre III, roi d'Aragon, qui l'accepta. Philippe III franchit les Pyrénées et s'empara de la ville de Girone. Le traité de Tarascon, signé en 1291, et celui d'Anagni, conclu en 1295, terminèrent ce différend. La marine avait pris part à cette guerre. Elle s'était battue, sur les côtes de Sicile et d'Espagne, avec plus de courage que de succès, contre des adversaires braves, expérimentés, plus habitués que nous ne l'étions nous-mêmes à la manœuvre des galères, et ayant à leur tête des chefs habiles, parmi lesquels il faut citer l'amiral aragonnais, Roger de Loria.

La guerre entre la France et l'Angleterre fut amenée par des incidents qu'il est utile de rapporter, parce qu'ils donnent une idée des mœurs maritimes de cette époque. Les matelots normands et les matelots anglais,

lorsqu'ils se rencontraient dans les ports de commerce, se livraient à des rixes qui dégénéraient, le plus souvent, en luttes sanglantes. A la suite d'une querelle survenue, dans le port de Bayonne, entre un Anglais et un Normand, ce dernier fut tué. Les Anglais prétendirent que la mort du Normand était le résultat d'un accident : celui-ci aurait fait une chute dans laquelle il se serait involontairement blessé mortellement avec un poignard qu'il tenait à la main. Les Normands, persuadés que leur camarade avait été assassiné, jurèrent de le venger. Les navires normands coururent sur les bâtiments anglais qu'ils trouvèrent sur leur route, et ils les coulèrent après les avoir pillés. Les Anglais usèrent immédiatement de représailles. Des efforts faits, de chaque côté du détroit, pour ramener la concorde entre les marins des deux nations, n'aboutirent à aucun résultat. Les Irlandais et les Hollandais vinrent se joindre aux Anglais, tandis que les Picards, les Flamands et même les Génois se rangeaient du parti des Normands. Quoique les rois de France et d'Angleterre fussent en paix, les deux nations se faisaient sur mer une guerre acharnée. Les villes anglaises, connues sous le nom des « cinq ports », armèrent en guerre, sans l'autorisation du roi, un grand nombre de bâtiments qui prirent la mer avec la mission avouée de donner la chasse aux navires français. La marine des « cinq ports » s'empara, près de Saint-Mathieu, d'une flotte marchande comptant, disent les historiens, deux cents bâtiments : ceux-ci furent pillés, coulés, et les équipages massacrés. Enhardis par l'impunité, les Anglais effectuèrent plusieurs débarquements près de la Rochelle : ils ravagèrent le pays et tuèrent des habitants. Enfin, on apprit à Paris qu'une force navale, au service du roi d'Angleterre, avait paru à l'embouchure de la Seine où elle avait détruit des navires de

commerce. La navigation commerciale, sur nos côtes, était devenue impossible : de toutes parts retentissaient des plaintes contre le roi d'Angleterre.

Philippe IV donna l'ordre à Édouard de comparaître, en personne, devant la cour des pairs, pour y rendre compte de sa conduite. Celui-ci refusant de se soumettre aux ordres de son suzerain, Philippe IV s'empara de la Guyenne. Une flotte anglaise se porta immédiatement sur nos côtes : après avoir incendié les villes et villages de l'île de Ré, elle ravagea le pays baigné par la Gironde. Pendant que le roi Édouard II guerroyait sur notre territoire, une flotte française, commandée par Mathieu de Montmorency et Jean d'Harcourt, opérait une descente en Angleterre et incendiait Douvres. Comme ni en France, ni en Angleterre, on ne désirait la continuation de la guerre, la paix fut facilement conclue. Sous les règnes de Louis X, de Jean Ier et de Philippe V, la marine n'eut pas de rôle à jouer. Philippe V faisait les préparatifs d'une nouvelle croisade, lorsqu'il mourut en 1322. Charles IV se disposait à mettre à exécution le projet formé par son prédécesseur, lorsque le roi d'Angleterre lui déclara la guerre. Charles IV battit les Anglais en Guyenne et prit l'Agenais. Les deux souverains conclurent un traité de paix en 1328.

II

Philippe de Valois, informé que le roi d'Angleterre nourrissait des projets d'hostilité contre la France, fit passer des bâtiments de la Méditerranée dans l'Océan, et

il prit, à sa solde, des navires espagnols et quarante galères italiennes que commandaient Aïtone Doria et le corsaire ligurien Barbavera. Ces bâtiments, ainsi que les navires normands, bretons et picards que l'on put réunir, furent placés sous les ordres de Quiéret, amiral de France, et de Béhuchet, trésorier du roi. Édouard III attendait une occasion favorable pour soutenir, par les armes, les droits qu'il prétendait avoir à la couronne de France. Après avoir conclu un traité d'alliance avec les communes de Flandre et obtenu de l'Allemagne une promesse d'assistance, il déclara la guerre à Philippe de Valois. Aussitôt que cette nouvelle fut connue, Quiéret, Béhuchet et Barbavera qui étaient, suivant l'expression de Froissart, « chargés de garder les détroits et passages entre France et Angleterre », se mirent en mouvement. Arrivant inopinément devant Southampton, ils s'emparèrent de la ville et revinrent à Dieppe, emportant un butin considérable. Les Français continuèrent à inquiéter le littoral anglais, sur lequel ils effectuèrent plusieurs descentes. Un grand nombre de navires, parmi lesquels se trouvaient les deux plus grands bâtiments de la marine anglaise, le *Saint-Christophe* et le *Saint-Édouard*, furent capturés.

Le 22 juin 1340, le roi d'Angleterre quitta la Tamise, se rendant en Flandre, avec trois cents navires, pour se porter au secours de son allié, le comte de Hainaut. Le 24, au point du jour, les Anglais eurent connaissance de la flotte française : celle-ci, forte, dit-on, de quatre cents bâtiments, était mouillée dans une anse étroite, entre le fort de l'Écluse et Blankenberg. Édouard III prit immédiatement ses dispositions pour nous attaquer : il rangea son armée sur deux lignes, la première comprenant les plus forts navires : dans chaque ligne, sur deux navires, il y en avait un monté par des archers et

l'autre par des gens d'armes : les arbalétriers étaient placés sur les ailes. Les Anglais couraient à l'est lorsqu'ils avaient aperçu, au point du jour, la flotte française devant eux : en conservant cette route, ils devaient avoir, au moment de nous joindre, le soleil dans les yeux, condition défavorable pour livrer bataille. Les navires ennemis manœuvrèrent pour s'élever au vent, qui était de la partie du sud, et ils attendirent, pour se diriger sur notre flotte, que celle-ci restât dans le nord ; les Anglais firent alors route sur notre mouillage, ayant le soleil à leur droite. La flotte française n'avait fait aucun mouvement : elle restait à l'ancre dans une baie profonde et étroite, position qui ne lui permettait pas de se développer. L'ennemi se trouvait, par conséquent, libre d'attaquer partout où il le jugerait convenable avec des forces supérieures. Barbavera, marin habile et expérimenté, avait inutilement demandé que la flotte mît sous voiles et se portât à la rencontre des Anglais. Quiéret et Béhuchet avaient repoussé ce sage avis donné par un homme du métier. Le corsaire ligurien, prévoyant l'issue funeste d'un combat livré dans de telles conditions, gagna le large avec une partie des galères d'Italie. L'action s'engagea à six heures du matin, disent les uns : à huit heures, disent les autres. Le *Christophe*, un des deux grands navires enlevés aux Anglais, était en tête de nos bâtiments, ayant à son bord une troupe nombreuse d'archers gênois : il fut entouré et pris. Les Anglais, s'avançant dans la baie, attaquaient successivement nos bâtiments, en conservant, dans ces engagements particuliers, l'avantage du nombre. On se battait avec acharnement lorsqu'un renfort de navires flamands, rejoignant les Anglais, décida de la victoire en faveur de ces derniers. Le combat se termina vers trois heures de l'après-midi.

Les pertes, dans les deux armées, étaient considérables, mais surtout du côté des Français. Les bâtiments que montaient Quiéret et Béhuchet avaient été capturés et ceux-ci faits prisonniers. Les Anglais commirent un acte qui constituait un véritable retour vers la barbarie : Quiéret fut tué de sang-froid et Béhuchet pendu au mât de son propre bâtiment. Édouard III, disent quelques historiens, voulut punir Quiéret et Béhuchet du mal que les expéditions, placées sous leurs ordres, avaient fait sur les côtes de son royaume : d'autres prétendent que le roi d'Angleterre, en condamnant Béhuchet à une mort ignominieuse, avait eu l'intention d'insulter le roi de France. Cette explication, en ce qui concernait le trésorier de Philippe de Valois, ne pouvait que rendre plus odieuse la conduite d'Édouard III. Le trésorier du roi, Béhuchet, qui avait présidé à l'armement de la flotte, est accusé par ses contemporains d'avoir fait du recrutement des équipages une question d'argent : le choix du personnel se serait ressenti du désir trop grand qu'il aurait eu de diminuer la dépense. On lit, en effet, dans les Chroniques de Flandre : « Il (Béhuchet) ne voulut oncques souffrir gentilhomme ou bon sergent, parce qu'il lui semblait qu'ils voulaient avoir trop grands gages, et, pour avoir bon marché, prit pauvres poissonniers et pauvres mariniers, et de telles gens fit son armée. » Les accusations portées contre le trésorier de la couronne étaient peut-être méritées, mais le véritable coupable était Philippe III, qui avait confié une mission de cette importance à un homme incapable de la remplir. Béhuchet, disent les grands chroniqueurs de France, « était plus capable de se mêler des comptes que de guerroyer sur mer ». Ainsi, le personnel, très brave puisqu'il s'était battu avec acharnement, n'était pas à la hauteur de sa tâche. A cette cause d'infériorité, qui,

seule, suffirait à expliquer notre défaite, on doit ajouter la faute commise par Quiéret et Béhuchet en restant au mouillage dans une position qui permettait à l'ennemi de battre en détail la flotte française.

En 1342, le comte de Blois et le comte Jean de Montfort se disputaient la Bretagne : Édouard prit parti pour le premier et Philippe de Valois pour Charles de Blois. La comtesse de Montfort, qui avait pris la place de son mari, tombé entre les mains des partisans de Charles de Blois, était bloquée dans Hennebont lorsque l'arrivée d'une flotte anglaise la délivra. Elle se rendit à Londres pour solliciter des secours que le roi Édouard III s'empressa de lui accorder. Quarante-six bâtiments venaient de quitter l'Angleterre, ramenant la comtesse de Montfort en Bretagne, lorsque, à la hauteur de l'île de Guernesey, les Français furent signalés. C'était Louis d'Espagne, amiral de France, qui se tenait en observation avec trente-deux bâtiments : il avait, sous ses ordres, Charles Gémeaux et Aïtone Doria, le premier commandant les Français et le second les Génois. L'action s'engagea immédiatement, et, de part et d'autre, on se battit avec un véritable acharnement. La comtesse de Montfort, qui était embarquée sur un navire anglais, « y valut bien, dit Froissard, un homme : car elle avait cœur de lion et un glaive tranchant dont fièrement elle se combattait ». La nuit mit fin à l'engagement : quatre navires tombèrent entre nos mains. Les Français et les Anglais avaient l'intention de reprendre la lutte le lendemain, mais un coup de vent dispersa les deux flottes. L'intervention du pape, Clément VI, amena, en 1344, la conclusion de la trêve de Malestroit. Deux ans après, Édouard III, qui avait achevé ses dispositions pour opérer une descente en France, la dénonça. Parti d'Angleterre avec mille bâtiments, Édouard se rendit à la

Hougue, où il débarqua son armée sans trouver plus de résistance qu'il n'en avait rencontré pour traverser la Manche. Après avoir pris les principales villes de Normandie et s'être approché de Paris, il se retirait devant Philippe de Valois lorsque, arrivé devant le village de Crécy, toujours serré de près par notre armée, il se vit dans l'obligation de combattre. On sait que la noblesse française, malgré les fatigues d'une longue marche faite sous une pluie battante et dans la boue, se jeta sur l'ennemi dans la crainte qu'il ne s'échappât. Aucune disposition militaire n'avait été prise : il semblait que l'armée française fût sans chef. Accueillie par une grêle de traits au moment où elle pénétrait en désordre dans les lignes anglaises, notre cavalerie fut mise en pleine déroute. Le roi, qui s'était bien battu, s'il avait mal commandé, put quitter le champ de bataille escorté de quelques cavaliers. Édouard III, recouvrant par cette victoire inespérée la liberté de ses mouvements, vint mettre le siège devant Calais. La prise de cette ville était ardemment désirée, non seulement par Édouard III, mais par tout son peuple, tant était grande la crainte que les marins de Calais inspiraient au commerce de l'Angleterre. Sept cent quarante bâtiments croisaient au large afin d'empêcher toute communication entre la ville et la mer. Des navires composant cette flotte, vingt-cinq seulement appartenaient au roi : les autres lui avaient été prêtés par la ville de Londres et les principales cités commerciales du royaume. Une tentative pour débloquer Calais, tentative faite avec une force navale insuffisante, échoua. Après un siège de onze mois, soutenu avec la plus rare intrépidité, Calais, n'ayant plus de vivres, capitula. Cet événement évoque le souvenir du dévouement d'Eustache de Saint-Pierre et de ses compagnons. Une nouvelle trêve conclue, en 1347, entre Philippe VI et

Édouard III, arrêta le cours des hostilités sur terre et sur mer. En 1356, sous le règne de Jean le Bon, monté sur le trône en 1350, la guerre éclata de nouveau entre la France et l'Angleterre. Le prince Noir, fils d'Édouard III, gagna la bataille de Poitiers, dans laquelle le roi de France fut fait prisonnier. Jean le Bon, conduit à Londres, resta en captivité jusqu'à la conclusion du traité de Brétigny, signé en 1360. La France paya trois millions d'écus d'or pour la rançon du roi, et elle dut renoncer à toute suzeraineté sur la Guyenne, le Ponthieu, Guines et Calais. Les premières années du règne de Charles V virent la fin de la guerre de la succession de Bretagne. Le traité de Guérande, conclu en 1365, assura la possession de cette province à Jean de Montfort sous la suzeraineté du roi de France. En 1372, Édouard III, contre lequel Charles V se battait depuis trois ans, envoya au secours de la Rochelle une flotte commandée par le comte de Pembroke. Charles V, qui ne disposait pas de moyens maritimes suffisants pour faire le blocus de cette ville du côté de la mer, s'était adressé à Henri, roi de Castille, qui avait mis à sa disposition, contre le paiement d'une somme déterminée, cinquante-trois bâtiments, quarante de grandes dimensions et treize barques légères, placés sous le commandement de l'amiral Ambrosio Boccanegra. Celui-ci croisait au large de la Rochelle lorsque parut la flotte anglaise. Boccanegra mit sous voiles, s'éleva au vent et laissa porter sur l'ennemi, avec lequel il engagea un combat très vif. Les Anglais, complètement battus, s'enfuirent, laissant la plus grande partie de leurs navires entre nos mains. En 1377, Édouard III prit la mer avec des forces considérables pour porter des secours à la ville de la Rochelle, que l'amiral de Castille, Hugues Le Roux, tenait étroitement bloquée. Assaillie par des coups de

vent continuels, la flotte d'Édouard ne put remplir sa mission.

La France, abaissée et démembrée sous Philippe de Valois et Jean le Bon, se releva pendant le règne de Charles V. A la mort du roi, en 1380, il ne restait aux Anglais que les villes de Calais, Cherbourg, Brest, Bordeaux et Bayonne. En mentionnant ces grands résultats, principalement dus à la conduite sage et habile du roi, on ne peut oublier les hommes de guerre, Du Guesclin, Olivier de Clisson et Boucicaut, qui refirent nos armées et reprirent la France aux Anglais. Charles VI ne sut pas conserver à la France les conquêtes faites par son père. En 1386, le nouveau roi réunit une flotte nombreuse, à l'Écluse, où de très grands préparatifs étaient faits pour opérer une descente en Angleterre, mais on laissa passer le moment favorable pour prendre la mer, et cet immense armement n'eut d'autre résultat que d'aggraver la situation déjà très obérée de nos finances. L'année suivante, les Anglais, croisant sur nos côtes sous les ordres du comte d'Arundel, rencontrèrent une flotte flamande que commandait Jean de Buch, amiral de notre allié le duc de Bourgogne. Le combat s'engagea et dura jusqu'à la nuit ; il reprit le lendemain, à la hauteur de l'Écluse. Le bâtiment que montait Jean de Buch ayant été capturé, le désordre se mit parmi les navires flamands, qui furent presque tous pris ou coulés. Le comte d'Arundel, voulant compléter sa victoire, transforma en brûlots quelques-uns des navires tombés entre ses mains, et il les lança contre les navires flamands qui se trouvaient dans le port de l'Écluse. Cette tentative n'eut pas de succès. Le bâtiment que montait Jean de Buch portait trois canons, ainsi que le montre le passage suivant de Froissart : « Et dans le gros vaissel avait trois canons qui jetaient carreaux si grands que,

là où ils chéoient à plomb, ils perçaient tout et portaient grand dommage. » En 1387, des préparatifs furent faits pour opérer un débarquement en Angleterre ; deux flottes furent armées, l'une à Tréguier et l'autre à Harfleur, mais la première n'étant pas prête en temps opportun, le projet de descente fut abandonné. Les navires réunis à Harfleur battirent l'amiral anglais Spemer et lui enlevèrent six bâtiments.

Pendant que le roi d'Angleterre, Henri IV, monté sur le trône par une usurpation, se défendait contre les barons révoltés, la France était déchirée par les luttes des princes de la famille royale. Quoique les hostilités fussent suspendues, Henri IV et Charles VI ayant conclu une trêve, les sentiments d'animosité existant entre les marins des deux nations n'avaient pas disparu. Les Anglais commettaient sur mer de continuelles déprédations : ils croisaient près de nos côtes et enlevaient les navires qu'ils rencontraient. Au commencement de l'année 1403, le sire de Penhoët, amiral de Bretagne, ayant réuni trente bâtiments portant, outre les équipages, douze cents hommes d'armes, prit le large à la recherche des Anglais. Au commencement de l'an 1403, dit Monstrelet, « l'amiral de Bretagne, le sire de Penhoët, le seigneur du Châtel, le seigneur du Bois et plusieurs autres chevaliers et écuyers de Bretagne, jusqu'au nombre de douze cents hommes d'armes, s'assemblèrent à Morlans, puis entrèrent en trente nefs, à un port nommé Châtel-Pol, contre les Anglais qui étaient sur mer en grande multitude, épiant les marchands comme pillards et écumeurs de mer. Si que, le mercredi, en suivant, iceux Anglais nageant (naviguant) devant un port appelé Saint-Mathieu, les Bretons leur allèrent après, et les poursuivirent jusqu'au lendemain, soleil levant, qu'ils s'arrêtèrent ensemble en bataille qui dura

jusqu'à trois heures. Finalement, obtinrent les Bretons victoire, et prirent des Anglais deux mille combattants, avec quarante nefs à voiles et une grosse carraque. »

Henri V, devenu roi d'Angleterre en 1413, résolut de mettre à profit la situation malheureuse dans laquelle se trouvait la France avec un roi atteint de folie et des princes du sang qui se disputaient le pouvoir, les armes à la main. Il fit dire à Paris qu'il exigeait la remise immédiate de la Normandie et des autres provinces enlevées par Philippe-Auguste à Jean sans Terre. La Cour de France ayant opposé un refus formel aux demandes du roi d'Angleterre, celui-ci, dont les préparatifs militaires étaient terminés, traversa la mer et mit le siège devant Harfleur. Lorsque la ville, après une longue résistance, se trouva dans la nécessité de se rendre, les assiégeants étaient très affaiblis par les fatigues et les maladies. Henri V, sans tenir compte de cette situation, entreprit la conquête de la Normandie, mais, après plusieurs échecs, il dut se décider à rétrograder. Les Anglais se dirigeaient sur Calais, où les attendaient des renforts, lorsqu'ils furent rejoints par le connétable d'Albret, envoyé à leur poursuite. La noblesse française, sans donner au chef de l'armée le temps de prendre ses dispositions pour livrer bataille, se jeta sur l'ennemi : comme à Crécy et à Poitiers, la défaite fut le résultat de cette attaque très brillante, mais faite avec l'oubli le plus complet des règles de la guerre. La victoire d'Azincourt livra notre pays à l'Angleterre. Par le traité de Troyes, conclu en 1420, Henri V fut déclaré régent et héritier de la couronne de France, à la seule condition d'épouser Catherine, fille de Charles VI. La France, démembrée sous Philippe de Valois et Jean le Bon, avait été reconstituée par le sage et habile Charles V : à

la mort de Charles VI, une grande partie du royaume était entre les mains des Anglais.

Les premières années du règne de Charles VII ne semblèrent pas présager à la France une meilleure fortune ; nous perdons les batailles de Crevant-sur-Yonne, en 1422, de Verneuil, en 1423, et de Rouvray, en 1429. Mais Jeanne d'Arc apparaît ; elle fait lever le siège d'Orléans, bat les Anglais à Patay, et conduit le roi à Reims. L'héroïque Lorraine, prise au siège de Compiègne, est vendue aux Anglais ; ceux-ci la traduisent devant un tribunal dont les chefs de leur armée dictent la sentence. Jeanne est condamnée à être brûlée vive. Les Français, animés du désir de venger la grande patriote, poursuivent le cours de leurs succès. En 1437, Charles VII fait son entrée à Paris. Après avoir perdu les batailles de Formigny, en 1450, et de Castillon, en 1453, les Anglais ne possèdent plus en France que la ville de Calais. Édouard IV se proposait de revendiquer par les armes la couronne de France, à laquelle il prétendait avoir droit, mais l'Angleterre, déchirée par des luttes intérieures, avait vu décroître sa puissance sur mer. Le roi ne parvenait pas à réunir les forces navales nécessaires pour opérer un débarquement sur notre sol, lorsque le duc de Bourgogne mit à sa disposition une flottille de cinq cents bâtiments hollandais. Louis XI, tout entier à la lutte qu'il soutenait contre les grands vassaux, avait négligé la marine. Le roi d'Angleterre put traverser la Manche sans rencontrer sur sa route une flotte lui disputant le passage. Édouard IV n'ayant pas trouvé en France l'appui sur lequel il comptait, prit le parti de négocier ; le traité de Picquigny, conclu en 1475, mit fin au différend existant entre les deux royaumes. Avant la signature du traité de paix, l'amiral Coulon s'était emparé d'une flotte hollandaise et flamande, com-

posée de quatre-vingts bâtiments. Deux événements, intimement liés à la grandeur de la France et au développement de sa marine, se placent, l'un à la fin du règne de Louis XI et l'autre à l'avènement au trône de Charles VIII. La Provence est léguée à Louis XI; d'autre part, Charles VIII, par son mariage avec Anne de Bretagne, réunit cette province à la France. Cette extension de territoire complétait notre frontière maritime dans la Méditerranée et dans l'Océan.

Au lieu de poursuivre, sur les frontières, l'œuvre de l'unité territoriale de la France, Charles VIII fit valoir ses droits sur le royaume de Naples comme héritier, par Louis XI, de Charles d'Anjou, dont la famille avait été dépossédée par la maison d'Aragon. Pendant que le roi de France traversait l'Italie à la tête d'une armée, le duc d'Orléans se dirigeait, avec un grand nombre de bâtiments armés dans les ports du Midi, sur la ville de Naples. Informé qu'une flotte, commandée par Frédéric d'Aragon, s'était emparée de Rapallo, port situé dans le golfe de Gênes, le duc d'Orléans se mit à sa recherche. Ayant appris qu'elle s'était retirée à Livourne, il fit route sur Rapallo qu'il reprit aux Napolitains. Le P. Daniel, dans son histoire de la Milice française, dit que la flotte du duc d'Orléans comprenait « une galéasse armée de gros canons par le moyen de laquelle ce prince battit les ennemis à Rapallo, à quelques lieues de Gènes ».

LIVRE II

Développement de la Marine. — Influence exercée par les croisades. — Progrès réalisés dans les constructions. — Méthode de combat. — Le commerce maritime. — Les découvertes. — Christophe Colomb. — Vasco de Gama. — La marine sous le règne de Louis XII. — Hervé de Portzmoguer. — Prégent de Bidoux. — François I[er] porte son attention sur la marine. — André Doria se joint aux forces françaises. — Les Espagnols sont battus devant Marseille et dans le golfe de Naples. — Défection de Doria. — Alliance avec la Turquie. — La flotte ottomane agit de concert avec nos forces navales. — Prise de Nice. — Engagement au large de l'île de Wight. — Léon Strozzi bat les Anglais devant Boulogne.

I

Nous résumerons, avant d'aller plus loin, le rôle joué par la marine depuis la fondation de la Monarchie française jusqu'à la fin du XV[e] siècle. Son action, nulle sous les rois de la première race, grandit sous Charlemagne. Pendant le règne du grand empereur, des flottilles mouillées à l'embouchure de nos grands fleuves, se tiennent prêtes à embarquer les garnisons du littoral et à se porter au-devant des pirates qui menacent nos rivages. Charlemagne meurt, la puissance maritime qu'il a créée disparaît, et tout ce qui, sur mer, vit du brigandage, Suédois, Norvégiens, Danois et Irlandais, dans le nord, et Sarrasins, au midi, se précipite sur nos côtes. Des barques, chargées d'hommes, remontent le cours de nos fleuves, ravagent le pays, pillent

les villes et dispersent ou massacrent les habitants. Tel est le résultat auquel a conduit l'abandon de l'organisation maritime, œuvre de Charlemagne. Sous Louis VI, commencent, entre la France et l'Angleterre, les guerres qui vont se prolonger jusqu'au règne de Charles VII. Pendant cette période, qui ne compte pas moins de trois siècles et demi, on se rend facilement compte du rôle joué par la marine. L'Angleterre lutte pour conserver la Normandie, la Guyenne, le Poitou, la Saintonge, magnifiques provinces qui constituent, pour elle, non seulement un agrandissement territorial et une source nouvelle de fortune, mais aussi lui donnent la possibilité d'avoir constamment la main dans nos affaires. La France combat pour recouvrer des frontières maritimes que réclament sa sécurité et sa prospérité commerciale. Le litige, existant entre les deux peuples, se dénoue sur les champs de bataille, mais l'action de la marine modifie sans cesse les conditions de la lutte. Alors que la Bretagne est indépendante et que les provinces pour lesquelles on combat appartiennent aux Anglais, le peu d'étendue de côtes que nous possédons dans la Manche et dans l'Océan ne nous permet pas d'agir, sur mer, avec la vigueur nécessaire. Nos adversaires font passer sur le continent, sans rencontrer de résistance, des troupes, des vivres et du matériel. La malheureuse issue de la bataille de l'Écluse, livrée sous Philippe de Valois, le 24 juin 1340, prépare la défaite de Crécy, survenue le 26 août 1346 ; la prise de Calais par Édouard III, le 3 août de l'année suivante, a pour conséquence le désastre de Poitiers, en 1356. On peut expliquer par des fautes militaires la perte des batailles de Crécy et de Poitiers, mais c'est la supériorité maritime qui donne au roi d'Angleterre la possibilité de débarquer sur notre sol une nombreuse armée. Mille bâtiments, affectés à ce service,

ont pu naviguer en pleine sécurité. L'ennemi s'efforce de conserver la prépondérance maritime dont il comprend toute la valeur. Deux expéditions successives de quinze à seize cents navires, faites par Henri V, et la défaite de notre flotte devant Harfleur, précèdent la funeste journée d'Azincourt.

La marine, à la fin du XVe siècle, dispose de moyens d'action dont l'importance croît chaque jour. Nous sommes loin des barques sur lesquelles les pirates du Nord abordaient nos rivages, et des flottilles que leur opposait Charlemagne. Des navires de haut bord, ainsi appelés à cause de leur élévation au-dessus de l'eau, remplacent les bateaux d'autrefois. Au mât unique des anciennes barques ont succédé deux, trois et quatre mâts. Ce n'est plus la rame, mais la voile qui joue le rôle principal sur les nefs, galions, caravelles, noms sous lesquels on désigne les nouveaux navires. On appelle également ceux-ci des vaisseaux ronds, par opposition avec les galères qui sont des vaisseaux longs. Les dimensions se sont accrues ; néanmoins les petits navires restent en majorité. Aussi ne doit-on pas être surpris de la grande quantité de bâtiments dont se composent, d'après les chroniqueurs, les flottes de cette époque. Les dix-sept cents navires réunis par Philippe-Auguste à l'embouchure de la Seine, comprennent des chaloupes et même de simples barques. La galère n'a pas disparu de l'Océan, mais elle n'est plus, sur cette mer, qu'une exception. Dans la Méditerranée, où elle continue à jouer un rôle prépondérant, un nouveau navire apparaît, la galéasse. Celle-ci est semblable à la galère, mais elle a des formes moins fines et elle marche mieux à la voile qu'à la rame.

Les croisades ont une part importante dans le développement de la marine et les progrès de l'architecture navale. La navigation entre l'Occident et l'Orient prend

une extension rapide ; d'autre part, des conditions nouvelles s'imposent aux constructeurs. Il faut porter, de l'autre côté de la Méditerranée, des hommes, des chevaux, des vivres, des munitions et un matériel considérable. Les constructeurs s'efforcent de satisfaire à ces besoins, et on doit reconnaître qu'ils ne sont pas inférieurs à leur tâche. Joinville, dans la vie de saint Louis, signale un bâtiment qui portait huit cents hommes ; on construisait, pour le transport des chevaux, des navires spéciaux. Les républiques commerçantes de l'Italie, Venise, Gênes, Pise, Amalfi, furent, d'abord, les seules à tirer avantage du grand mouvement maritime, inauguré par les croisades. Chargées de transporter les armées, d'assurer leur subsistance, elles virent leurs marines augmenter rapidement. Cet accroissement même amena de rapides progrès dans la construction, progrès qui profitèrent, plus tard, à toutes les nations. L'État n'a pas de marine ; dans certaines circonstances, d'ailleurs très rares, des navires sont construits aux frais du trésor royal. D'autre part, quelques-uns de nos rois, éclairés par les luttes que nous soutenons contre l'Angleterre, l'Espagne ou les princes italiens, veulent jeter les bases d'un établissement maritime permanent, mais c'est à peine si ces projets reçoivent un commencement d'exécution. En résumé, les tentatives faites pour arriver à l'organisation d'une marine de l'État n'aboutissent pas à un résultat sérieux : on crée, en 1481, une marine de galères, mais cette création restera, pendant longtemps, plus apparente que réelle.

Lorsque des nécessités politiques ou militaires exigent la réunion d'une force navale, l'embargo est mis, dans tous les ports, sur les navires de commerce : on achète les uns ou on loue les autres. Une somme est donnée

aux capitaines chargés de pourvoir à la solde et à l'entretien du personnel. Les ressources offertes par la France étant le plus souvent insuffisantes, parce que notre commerce maritime n'est pas encore très développé, force est d'avoir recours aux nations étrangères : on s'adresse aux puissances scandinaves et aux villes hanséatiques. En Espagne, où se trouvent les meilleurs marins de l'Europe, il existe des navires que les capitaines louent au plus offrant : à Gènes, Venise, on peut se procurer galères, chiournes, marins, archers, soldats : les Doria se mettent, avec de véritables flottes, au service de princes étrangers. La méthode pour engager l'action n'a pas subi de changement. La ligne de front reste la formation de combat, c'est dans cet ordre que deux flottes en présence font route l'une sur l'autre. Chacune d'elles recherche l'avantage du vent qui permet à celle qui le possède de fondre sur son adversaire avec plus de rapidité. Quelques bâtiments ont des ceintures de fer se terminant en pointe et formant une sorte d'éperon leur donnant la possibilité de couler les navires qu'ils parviennent à aborder par le travers. Lorsque les deux flottes se sont suffisamment rapprochées, les archers et les arbalétriers décochent une grêle de traits, et les navires, sur lesquels sont installées des balistes, mettent celles-ci en mouvement. On s'aborde, les grappins sont jetés, et, lorsque les navires se trouvent liés les uns aux autres, l'action se dénoue, comme sur terre, l'épée à la main.

Le commerce maritime, pendant le cours du moyen âge, reste, comme dans les temps antiques, concentré presque tout entier dans la Méditerranée. Le temps marche et l'organisation de l'Europe occidentale fait de rapides progrès. La marine marchande, qui a pris un grand développement, cherche à étendre son action. Les

Danois visitent les côtes septentrionales de l'Amérique, en 982, puis plusieurs siècles s'écoulent sans que l'histoire ait à enregistrer une autre découverte : les marins n'osent pas s'écarter des côtes. La connaissance de la boussole, l'usage de l'astrolabe, introduit dans la marine sous le règne de Jean II, roi de Portugal, et l'application de l'astronomie à la navigation, ouvrent des horizons nouveaux. Un Portugais, Gonzallo Vello, reconnaît les îles Açores, en 1448, et le Génois Antoine Molli les îles du Cap Vert, en 1449. Deux Portugais, Jean de Santarem et Pierre Escovar, arrivent aux côtes de Guinée, en 1471 : un de leurs compatriotes, Diégo Cam, touche au Congo, en 1484. Deux ans après, un autre marin portugais, Dias, reconnaît la pointe extrême de l'Afrique, mais, arrêté par le mauvais temps, il ne parvient pas à la franchir. En 1492, se produit un des plus grands événements de l'histoire, la découverte de l'Amérique. Les Portugais, en prolongeant la côte occidentale d'Afrique, dans la direction du sud, ne se proposaient pas seulement de reconnaître des pays nouveaux, ils voulaient trouver le chemin des Indes. Tandis qu'ils le cherchaient du côté de l'est, un marin génois, doué d'un esprit scientifique très profond, entrevoyait une autre route. Christophe Colomb s'était, de bonne heure, livré à l'étude des différents problèmes qui préoccupaient, à cette époque, les marins et les astronomes. Après avoir consulté les savants, fouillé les archives, interrogé les navigateurs, il avait été conduit à penser qu'un navire, partant d'un port de l'Atlantique et traversant cette mer dans la direction de l'ouest, devait arriver aux Indes. Cette idée, Christophe Colomb la mûrit pendant de longues années, et un jour vint où ce qui, d'abord, n'était qu'une hypothèse, prit, à ses yeux, le caractère de la réalité. Il se mit alors à la recherche

des moyens lui permettant d'arriver à la démonstration de ce qu'il considérait comme une vérité incontestable. De cruelles déceptions l'attendaient.

Christophe Colomb s'adressa, tour à tour, à Gènes, sa patrie, à Venise, au Portugal : partout il fut éconduit et presque traité de fou. Il écrivit, mais inutilement, aux rois de France et d'Angleterre. Après avoir usé de longues années de son existence en démarches vaines, il vit l'Espagne accueillir favorablement ses projets : néanmoins, huit années s'écoulèrent avant que vint le moment de les mettre à exécution. Enfin, Ferdinand le Catholique et la reine Isabelle se décidèrent à lui confier trois caravelles, la *Santa-Maria*, la *Pinta* et la *Nina*. Ces bâtiments avaient quatre mâts, et, si on se reporte aux mémoires de cette époque, leur voilure était la suivante : Les quatre mâts de la *Nina* portaient des voiles latines : il en était de même sur la *Pinta*, à l'exception, toutefois, du mât de l'avant, qui avait des voiles carrées : enfin, sur la *Santa-Maria*, les deux mâts de l'avant avaient des voiles carrées, et les deux autres des voiles latines. La *Santa-Maria* était pontée, la *Pinta* et la *Nina* ne l'étaient pas complètement. Quoi qu'il en soit, ces caravelles tenaient bien la mer, étaient faciles à manœuvrer et pouvaient porter des vivres pour une longue traversée.

Christophe Colomb, nommé grand-amiral de la mer Océane, vice-roi et gouverneur des îles et terres qu'il découvrirait, partit de Palos, en Andalousie, le 3 août 1492. Il montait la *Santa-Maria*, Martin Alonzo Pinzon commandait la *Pinta* et son frère, Vincent Yanez Pinzon, la *Nina*. Il y avait soixante-dix jours que les navires espagnols étaient à la mer, lorsque la terre fut aperçue : c'était l'île Guanahani, l'une des îles Lucayes, qui reçut le nom de San Salvador. Après avoir reconnu les différentes îles formant l'archipel des Lucayes, les trois bâ-

timents mirent à la voile et abordèrent, le 6 décembre, à Haïti, où furent jetées les bases du premier établissement des Espagnols dans le nouveau monde. Le 16 janvier 1493, Christophe Colomb fit route pour l'Espagne, où il avait hâte de porter la nouvelle du grand événement qui venait de s'accomplir. Le 15 mars, après sept mois et quelques jours d'absence, il entra dans le port de Palos, salué par les acclamations des habitants. En se rendant à la Cour, qui était alors à Barcelone, il fit, à travers l'Espagne, une marche triomphale. Le 17 septembre 1493, Christophe Colomb reprit la mer avec dix-sept bâtiments: dans ce nouveau voyage, il découvrit les petites Antilles. L'amiral entreprit, en 1498, un troisième voyage pendant lequel il toucha au continent américain: enfin, en 1502, dans un quatrième et dernier voyage, Christophe Colomb alla jusqu'au golfe de Darien. Il n'avait cessé de croire que les terres explorées, depuis le jour fameux où il avait vu la terre pour la première fois, faisaient partie de la Chine.

Colomb, qui venait d'acquérir une gloire immortelle, devait montrer, en sa personne, jusqu'où peut aller l'ingratitude et l'injustice des hommes. On sait comment se termina son troisième voyage, celui dans lequel il avait touché au continent américain. Christophe Colomb, qui était non seulement grand-amiral de la mer Océane, mais vice-roi des Indes et gouverneur de toutes les îles et terres qu'il découvrirait, revint en Espagne chargé de chaînes comme un criminel; ainsi l'avait ordonné le gouverneur Bobadilla, envoyé à Haïti avec des pouvoirs souverains. Justice fut rendue à Christophe Colomb, puisqu'il fit un quatrième voyage, mais jamais il n'oublia l'indigne traitement qu'il avait subi et l'injuste oubli dans lequel l'Espagne avait laissé ses services. Accablé de fatigues, de chagrins, d'infirmités, réduit à un état

voisin de la pauvreté. Christophe Colomb mourut, à Valladolid, le 19 mai 1506; il voulut que les chaînes qu'il avait portées fussent placées dans son cercueil. Lorsque la découverte du nouveau monde fut connue, de hardis marins s'élancèrent sur les traces de Colomb. Le Florentin Améric Vespuce et l'Espagnol Ojedo, partis de Cadix en 1497, parcoururent les côtes de Paria et de la terre ferme jusqu'au golfe du Mexique. Ils touchèrent au continent américain avant Christophe Colomb, puisque celui-ci n'aborda ce continent que pendant le cours de son troisième voyage, commencé en 1498. En 1497, deux Vénitiens, au service de l'Angleterre, Jean Cabot et son fils, Sébastien, cherchant la route des Indes par le nord de l'Atlantique, reconnurent la côte du Labrador, la baie d'Hudson, et plus tard, se dirigeant vers le sud, la Floride. Sébastien Cabot, passé au service de l'Espagne, obtint le commandement de quatre bâtiments avec lesquels il remonta le cours de la Plata. En l'an 1500, le fleuve des Amazones fut reconnu par l'Espagnol Yanez Pinson. Les Portugais continuaient à penser qu'il fallait chercher la route de l'Inde en doublant la pointe extrême de l'Afrique, dans le sud. Au mois d'avril de l'année 1497, Vasco de Gama partit de Lisbonne avec trois bâtiments, et, le 6 décembre, plus heureux que Barthélemy Diaz, il doubla le redoutable promontoire auquel fut donné le nom de cap de Bonne-Espérance. Remontant la côte orientale, la flottille portugaise relâcha à Zanzibar, puis, prenant sa course à travers l'immense golfe qui sépare l'Afrique de l'Inde, elle aborda à Calicut, sur la côte de Malabar, treize mois après son départ de Lisbonne. Ainsi, deux grands faits marquent la fin du XVe siècle, la découverte du nouveau monde et le passage dans l'Inde, par le sud de l'Afrique.

II

Le duc d'Orléans, petit-fils du duc assassiné par Jean sans Peur, en 1407, monta sur le trône, sous le nom de Louis XII. Le nouveau roi réclama la couronne de Naples, comme successeur de Charles VIII, et le Milanais, en sa qualité d'héritier de son aïeule, Valentine Visconti. Louis XII conquit le Milanais, et il s'empara, avec le concours de Ferdinand le Catholique, du royaume de Naples. Lorsque vint le moment de partager les dépouilles acquises en commun, les alliés ne purent s'entendre, et ils eurent recours aux armes pour trancher le différend. En 1501, Louis XII avait envoyé au secours des Vénitiens, dont les possessions dans la Méditerranée étaient attaquées par les Ottomans, une flotte placée sous le commandement de Philippe de Clèves de Ravenstein. A la suite de dissentiments survenus entre ce dernier et le chef des forces navales de Venise, le gros de la flotte française était revenu à Naples : Prégent de Bidoux, général des galères de France, était resté devant l'île de Mételin, avec quatre galères. En 1502, la république de Venise ayant pris parti pour Ferdinand le Catholique, une flotte espagnole tenta de cerner les galères françaises, mais Prégent de Bidoux, déjouant, par l'habileté de ses manœuvres, les projets de l'ennemi, parvint à gagner le port d'Otrante. Ayant appris que les Vénitiens se disposaient à l'attaquer avec des forces auxquelles ses quatre galères ne pourraient résister, il les incendia et, se mettant à la tête de ses équipages, il

rejoignit les troupes françaises qui combattaient en Italie. L'année suivante, Prégent de Bidoux ravitailla Gaëte à la vue d'une flotte espagnole qui n'osa pas s'opposer à cette opération. Dans la lutte engagée pour la possession du royaume de Naples, nos troupes, après quelques succès obtenus au début de la campagne, furent obligées d'évacuer le midi de l'Italie. Le traité de Blois, conclu en 1505, mit fin à la guerre.

Le pape Jules II, Maximilien d'Autriche, Henri VIII, Ferdinand le Catholique, les Vénitiens et les Suisses ayant formé une ligue dont le but était de chasser les Français de l'Italie, les hostilités commencèrent sur terre et sur mer, en 1511. Pendant qu'on se battait en Italie, Henri VIII prenait ses dispositions pour faire une descente sur nos côtes. Le 10 août 1512, une flotte franco-bretonne, sous les ordres de Jean Thénouénel, rencontra, au large du cap Saint-Mathieu, les forces navales que commandait l'amiral Howard : ce dernier était parti d'Angleterre avec des instructions lui prescrivant d'entrer de vive force dans la rade de Brest et de s'emparer de la ville et du port. L'ennemi nous était supérieur en nombre. Les deux armées n'ayant pas tardé à se joindre, il se produisit une mêlée dans laquelle chaque capitaine agit suivant les circonstances, et d'après les inspirations de son courage. Il y avait, dans la flotte française, un bâtiment très remarquable pour cette époque : c'était *Marie la Cordelière*, construite, à Morlaix, par ordre d'Anne de Bretagne. Ce navire, placé sous le commandement d'Hervé de Portzmoguer, avait une batterie couverte, et était armé de soixante pièces de canon. Les Anglais comptaient dans les rangs de leur armée un bâtiment de dimensions à peu près semblables, la *Régente*, capitaine Thomas Kervenet. Le feu se déclara à bord de la *Cordelière*, alors qu'elle se défendait

avec vigueur contre plusieurs navires ennemis, au nombre desquels se trouvait la *Régente*. Le capitaine Portzmoguer, désespérant de sauver son bâtiment, aborda la *Régente*. Le feu gagna le navire anglais : celui-ci ne parvenant pas à se dégager, les deux bâtiments, rapidement consumés, disparurent, entraînant dans l'abîme tous ceux, marins et soldats, qui les montaient. Les détails de ce combat sont peu connus, et il serait difficile de dire à laquelle des deux flottes resta la victoire. Toutefois, l'ennemi se trouva dans l'impossibilité de mettre à exécution ses projets sur la ville et le port de Brest.

On s'était battu sans observer d'ordre. Il y a lieu de croire que les seuls bâtiments de guerre, figurant dans le combat du 10 août 1512, étaient la nef *Marie la Cordelière*, et, du côté des Anglais, la *Régente*. Les autres bâtiments, dans les deux armées, avaient été empruntés à la marine de commerce. Les équipages français étaient, en majorité, composés de soldats, et Hervé de Portzmoguer devait être non un marin mais un chef militaire, probablement le seigneur d'un bourg des environs de Brest.

L'année suivante, Prégent de Bidoux passa de la Méditerranée dans l'Océan, avec quatre galères : le 22 avril 1513, rencontrant la flotte anglaise sur la côte de Bretagne, il la traversa et gagna, en passant par le Four, une petite anse près du Conquet. Il fit immédiatement travailler à la construction de batteries destinées à protéger son mouillage. L'amiral Howard, après avoir reconnu la position des bâtiments français, résolut de les attaquer. La plupart des navires anglais ne pouvant, par suite de leur tirant d'eau, prendre part à cette opération, il forma une division comprenant deux galères, quelques bâtiments légers et des chaloupes, avec laquelle

il se dirigea, le 25 avril, sur notre mouillage. Les capitaines anglais avaient l'ordre de se placer bord à bord des bâtiments français. L'amiral Howard, donnant l'exemple, aborda la galère que montait Prégent : il sauta, un des premiers, sur le gaillard d'avant de cette galère, mais, à ce moment, le câble qui unissait les deux navires se rompit, et l'amiral anglais se trouva sur la galère française, avec une vingtaine des siens, alors que son bâtiment s'éloignait. Perdant tout espoir d'être secouru, il se jeta à la mer, s'efforçant d'atteindre une de ses chaloupes, mais il ne put y parvenir et il se noya. La division anglaise, après avoir fait des pertes sérieuses, regagna le large. — En 1515, Prégent fit, en compagnie de l'amiral Lartigues, plusieurs expéditions sur les côtes d'Angleterre. On voit que la marine joua, sous le règne de Louis XII, un rôle très honorable. Parmi ceux qui ajoutèrent une page glorieuse à son histoire, nous devons citer Portzmoguer et Prégent de Bidoux, dont les noms ne doivent pas tomber dans l'oubli.

François d'Angoulême, cousin de Louis XII, monta sur le trône, en 1515, sous le nom de François Ier. Le nouveau roi gagna, la même année, la bataille de Marignan qui le rendit maître du Milanais. La paix suivit cette victoire. Des traités furent conclus avec le pape, les Suisses et Charles d'Autriche qui venait de succéder, en Espagne, à son aïeul, Ferdinand le Catholique. François Ier céda ses droits sur le royaume de Naples à l'Espagne, en échange de la promesse que le royaume de Navarre serait restitué à la maison d'Albret. François Ier s'occupa de la marine dès le début de son règne. C'était à Harfleur, dans la Manche, que se faisaient les principaux armements, lorsqu'il y avait lieu de réunir une flotte de guerre. Or, l'accès de ce port était rendu, chaque jour, plus difficile, d'abord par le retrait de la

mer, puis par les dimensions toujours croissantes des nouveaux bâtiments. Le Havre fut désigné pour remplacer Harfleur: les travaux nécessaires pour établir un arsenal dans ce nouveau port furent immédiatement entrepris.

La paix dura peu. La rivalité de François Ier et de Charles d'Autriche, roi d'Espagne, auquel la diète de Francfort avait donné la couronne impériale, sous le nom de Charles V ou Charles-Quint, ralluma la guerre. Les hostilités commencèrent en 1521. Les Français, battus à la Bicoque, évacuèrent le Milanais. Le connétable de Bourbon, irrité contre la reine-mère qui le poursuivait d'une haine injuste, trahit son pays. Après avoir signé avec Henri VIII et Charles-Quint un traité qui stipulait le démembrement de la monarchie française, il rejoignit l'armée espagnole en Italie. Les forces navales de l'Angleterre et de l'Espagne, réunies dans la Manche, effectuèrent plusieurs débarquements sur nos côtes. Morlaix, ville riche et commerçante, surprise, alors qu'elle était dépourvue de troupes, fut livrée au pillage. La marine française, par suite de son infériorité, n'apportait aucun obstacle aux opérations de l'ennemi; dans la Méditerranée, nos forces navales se composaient de quelques galères. Réduits à nos propres ressources, nous étions hors d'état de rien entreprendre. Fort heureusement, le célèbre André Doria, espérant que notre alliance assurerait l'indépendance de la république de Gènes, passa, avec ses galères, à notre service: il fut nommé par François Ier général des galères de France.

Les revers éprouvés par l'armée d'Italie, battue, en 1524, à Rebecco et à Romagnano, découvrirent notre frontière. Le connétable de Bourbon et le marquis de Pescaïre mirent le siège devant Marseille. Cette ville était bloquée, du côté de la mer, par l'amiral espagnol

de Moncade. Le vice-amiral marquis de la Fayette et André Doria battirent la flotte espagnole : trois galères ennemies tombèrent entre nos mains, et le prince d'Orange, qui montait l'une d'elles, fut fait prisonnier. L'amiral de Moncade se réfugia à Nice ; peu après, redoutant les résultats d'une nouvelle attaque, il incendia ses bâtiments. Marseille put recevoir, par mer, des secours qui lui permirent de prolonger sa résistance. L'approche d'une armée, que conduisait François Ier, fit lever le siège : l'ennemi se retira avec une telle précipitation qu'il abandonna ses bagages et ses canons. François Ier reconquit rapidement le Milanais, mais il fut battu et fait prisonnier à la bataille de Pavie, livrée contrairement à l'avis des chefs les plus expérimentés de son armée. Ceux-ci avaient inutilement demandé que le roi attendît, avant d'attaquer les troupes espagnoles, l'arrivée de renforts qui étaient sur le point de le joindre. Le traité de Madrid, conclu en 1526, termina la guerre à des conditions humiliantes pour la France. Le pape Clément VII de Médicis, les rois de France et d'Angleterre et les princes italiens se liguèrent contre Charles-Quint dont la puissance, chaque jour grandissante, constituait un danger pour l'indépendance de l'Europe. Les bâtiments confédérés battirent, près de Gênes, la flotte de Charles-Quint. L'armée française ayant mis le siège devant Naples, Doria s'établit en croisière dans la baie avec les galères de Gênes et quelques bâtiments français. Le mauvais temps le contraignit à chercher un refuge à Salerne. Les Espagnols, espérant le surprendre, réunirent en hâte une flottille : celle-ci qui était supérieure, au point de vue du nombre, aux forces dont disposait Doria, avait, en outre, l'avantage d'être montée par un personnel de combattants, pris, pour cette circonstance, parmi les soldats d'élite de la garni-

son de Naples. Le vice-roi était, de sa personne, à bord d'un des bâtiments de la flottille; toutefois, il avait laissé la direction maritime de l'expédition à un officier appartenant au corps des galères. Les alliés étant sur leur garde, les Espagnols ne purent avoir le bénéfice de la surprise. Lorsque l'ennemi fut signalé, Doria fit sortir deux galères qui gagnèrent le large, à force de rames, comme si elles avaient hâte de se soustraire, par une fuite rapide, à un combat inégal. Une partie des galères espagnoles se mit à leur poursuite; c'était le moment attendu par les alliés. L'ennemi ayant imprudemment divisé ses forces, Doria se trouvait avoir l'avantage du nombre: se portant rapidement sur les bâtiments qui étaient devant lui, il les attaqua avec une grande vigueur. Les navires espagnols, envoyés à la poursuite des deux galères génoises, levèrent la chasse et firent route pour rallier le champ de bataille, suivis de près par ces mêmes galères. Le combat devint général; il eut, pour les Espagnols, des conséquences désastreuses. Deux navires seulement regagnèrent Naples: les autres furent pris ou coulés. Le vice-roi mourut des blessures qu'il avait reçues pendant le combat.

Peu après cet événement, Doria cessa de montrer son activité accoutumée: entré en pourparlers avec les agents de l'empereur, il préparait sa défection. L'issue de ces négociations fut la conclusion d'un traité dans lequel était stipulée la restauration de la liberté de Gênes; d'autre part, la république prenait l'engagement de mettre sa flotte au service de Charles-Quint. Le 12 septembre 1528, Doria se présenta devant Gênes avec toutes ses forces. Les quelques galères françaises qui se trouvaient dans le port, ne pouvaient, surtout en présence de l'hostilité de la population, opposer de résistance; elles s'éloignèrent sans être inquiétées. En

nous privant du concours des forces navales de la république. Doria nous enlevait la possibilité d'agir dans la Méditerranée. Les communications, par mer, de l'Espagne avec l'Italie, se trouvaient désormais assurées : or, c'était la route que Charles-Quint et ses troupes étaient obligés de prendre pour aller non seulement en Italie, mais en Allemagne et dans les Flandres. Le traité de Cambrai, conclu en 1529, mit fin à la guerre : François Ier garda la Bourgogne, mais il abandonna l'Italie à l'empereur. Maître de l'Espagne, de l'Italie, de l'Allemagne, des Pays-Bas, Charles-Quint enveloppait la France de tous côtés. La lutte contre l'empire s'imposait ; il ne s'agissait pas seulement du maintien de l'équilibre européen, c'était l'existence même de la France qui était en question. Après la perte de la bataille de Pavie suivie de la captivité de François Ier, la régente, Louise de Savoie, était entrée en négociation avec la Turquie. Il n'existait aucun antagonisme entre la France et l'empire ottoman : nous avions, au contraire, avec cette puissance des intérêts communs. La Turquie menaçait l'Autriche par ses armées, et sa flotte dominait dans la Méditerranée. Il était donc sage, en se plaçant uniquement au point de vue politique, de chercher un terrain d'entente avec la Turquie : d'autre part, l'opinion en Europe se montrait résolument opposée à toute idée d'alliance entre un peuple chrétien et une puissance musulmane. La régente, adoptant les vues du chancelier Duprat, ne craignit pas de heurter, sur ce point, le sentiment général. Un agent diplomatique, envoyé à Constantinople, en 1525, avait été favorablement accueilli par le sultan. Les négociations, arrêtées par la conclusion du traité de Madrid, en 1526, furent reprises et elles aboutirent, en 1536, année qui vit éclater la troisième guerre entre François Ier et Charles-Quint. Celui-ci, revenant de l'ex-

pédition de Tunis, envahit la Provence et vint mettre le siège devant Marseille.

L'approche de François Ier, arrivant, en toute hâte, pour défendre le midi, amena la retraite des Impériaux. Doria, avec ses galères, avait porté des vivres à l'armée de Charles-Quint; il prit le matériel de siège et le débarqua dans le port de Gênes. La présence sur les côtes d'Italie de la flotte turque, que commandait le célèbre Barberousse, et la révolte des Gantois décidèrent Charles-Quint à conclure une trêve de trois mois, puis celle de Nice, dont la durée devait être de dix ans.

Quatre années s'écoulèrent et la France se trouva de nouveau en guerre avec l'empire. Charles-Quint fut assez habile pour amener Henri VIII à se déclarer contre nous. L'alliance de la Turquie nous donnait, sur les forces navales que Charles-Quint pouvait nous opposer, dans la Méditerranée, une supériorité indiscutable. Au mois d'avril de l'année 1543, Barberousse prit la mer avec cent cinquante navires, et, au milieu du mois de juillet, il opéra sa jonction, dans le golfe de Marseille, avec les galères françaises placées sous les ordres du comte d'Enghien, lieutenant-général des mers du Levant. La flotte combinée se rendit dans la baie de Villefranche, débarqua des troupes, une partie des équipages et le siège fut mis devant cette ville: les alliés s'en rendirent maîtres, mais à l'approche de l'ennemi qui arrivait avec des forces considérables, ils se rembarquèrent. Il était vraiment regrettable qu'un aussi grand armement eût conduit à un semblable résultat. Barberousse passa l'hiver sur la rade de Toulon: des divisions de son armée, envoyées à la mer, firent quelques incursions sur les côtes d'Espagne. La brillante victoire de Cerisoles, remportée, en 1544, par le duc d'Enghien, fut suivie de prompts revers; Henri VIII prenait la ville de Boulogne;

Charles-Quint entrait en Champagne et arrivait jusqu'à Meaux, poussant devant lui l'armée du Dauphin. La situation de la France était devenue très critique lorsque, fort heureusement, des dissentiments se produisirent entre l'empereur et le roi d'Angleterre; d'autre part, il régnait, parmi les princes luthériens, une grande agitation, et un soulèvement de leur part était imminent. Décidé, en apprenant ces nouvelles, à passer en Allemagne, Charles-Quint crut prudent de faire la paix avec la France. Le traité de Crespy fut signé en 1544.

Nous restions en guerre avec l'Angleterre. François Ier forma le projet de reprendre Boulogne, mais, pour réussir dans cette entreprise, il fallait avoir, à la mer, une force suffisante pour empêcher l'ennemi d'envoyer des secours à la ville assiégée. Nous avons vu que Prégent de Bidoux était passé, en 1513, de la Méditerranée dans l'Océan, avec quatre galères. Le souvenir de cette opération, qui avait pleinement réussi, décida le roi, non seulement à renouveler cette tentative, mais à la faire sur une plus grande échelle. Le capitaine Escalin, plus connu sous le nom de Polain et, plus tard, sous celui de baron de la Garde, reçut l'ordre de prendre vingt-cinq galères dans les ports du Midi et de les conduire dans la Manche. Une flotte nombreuse fut armée au Havre et le roi vint, de sa personne, dans ce port pour surveiller et hâter les préparatifs de l'expédition. Un malheureux événement survint peu de temps avant le départ de la flotte. Le plus beau navire de l'armée, du port de cinq cents tonneaux, d'autres disent huit cents, armé de cent pièces d'artillerie en bronze, brûla pendant une fête donnée à bord par François Ier. Notre flotte, placée sous le commandement de l'amiral d'Annebaut, parut, le 18 juillet 1544, devant l'île de Wight. Les Anglais étaient mouillés derrière les bancs et les

roches qui bordent la côte. Les galères françaises ayant fait route sur l'ennemi pour le reconnaître, celui-ci vint à leur rencontre et un combat d'artillerie s'engagea. Après une canonnade de quelques heures, les Anglais rallièrent la terre et jetèrent l'ancre sous les canons des forts. Le lendemain, au point du jour, il faisait calme. Les galères levèrent l'ancre et se dirigèrent sur l'ennemi; elles avaient l'ordre de le canonner en évitant de s'engager à fond. La *Mary-Rose*, de six cents tonneaux, un des plus grands navires de l'armée anglaise, fut coulée, et le *Grand Henry* était sur le point de subir le même sort, lorsqu'une brise fraîche, venant de terre, se leva. Les Anglais appareillèrent immédiatement et firent route sur les galères sous toutes voiles: celles-ci, comprenant le danger qui les menaçait, se dirigèrent à force de rames sur l'armée. N'ayant pas de pièces de retraite, elles étaient dans l'impossibilité de se défendre. Quelques navires anglais, marchant bien, dépassèrent nos bâtiments et leur firent beaucoup de mal avec leur artillerie. Les galères, craignant d'être abordées et coulées pendant le cours de leur évolution, n'osaient courir sur l'ennemi. Toutefois, Léon Strozzi, confiant dans les qualités de la galère qu'il commandait, vint brusquement tout d'un bord et mit le cap sur les navires anglais les plus avancés: ceux-ci virèrent de bord et rallièrent le gros de leur armée. S'apercevant que l'amiral d'Annebaut manœuvrait pour se porter au secours des galères, les Anglais se dirigèrent sur la terre et reprirent leur première position. L'amiral d'Annebaut opéra une descente à l'île de Wight; jugeant que la flotte anglaise occupait une position trop forte pour qu'elle pût être attaquée avec des chances de succès, il se dirigea sur le Pas-de-Calais. Après un nouvel engagement, de peu d'importance, avec les Anglais, nos bâtiments entrèrent au Havre.

La paix fut signée en 1547. Henri II continua la lutte que soutenait François Ier contre la maison d'Autriche; renonçant à faire la guerre en Italie, il se proposa pour but de reculer les frontières de la France du côté du Rhin.

Le Florentin Léon Strozzi, prieur de Capoue, appartenant à l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, fut nommé, en 1547, général des galères de France, en remplacement du baron de la Garde, tombé en disgrâce. Sorti de Marseille avec dix galères, le nouveau général captura onze hourques flamandes qui se rendaient à Barcelone et une galère espagnole. Il passa de la Méditerranée dans l'Océan et se porta sur les côtes d'Écosse pour soutenir la veuve de Jacques V, la régente Marie de Lorraine, contre les Anglais. En 1548, il se rendit à Leith où il embarqua Marie Stuart, dont la main était destinée au Dauphin, et il la conduisit à Brest, trompant la flotte anglaise qui attendait nos bâtiments entre Calais et Douvres. L'année suivante, le roi ayant mis le siège devant Boulogne, Léon Strozzi reçut l'ordre d'empêcher les secours de pénétrer, par mer, dans la place. « Léon Strozzi, dit le Père Fournier, ayant rencontré l'armée anglaise, la combattit avec tant de courage et de bonheur, qu'il la dissipa, après avoir mis à fond bon nombre des vaisseaux ennemis, pris aucuns et donné la chasse aux autres jusqu'à l'île de Wight. En cette occasion, douze galères bien équipées et armées servirent grandement à la victoire, le combat s'étant fait durant une bouace qui leur donnait un merveilleux avantage, d'autant qu'elles se tournaient aisément à la rame, et les navires des ennemis étaient exposés à la furie de leur canon qui battait à fleur d'eau. » La paix avec l'Angleterre fut signée avant la prise de la ville: en vertu d'une des clauses du traité, Boulogne rentra en notre possession.

LIVRE III

Guerre avec l'empire. — La flotte ottomane capture sept galères génoises. — Expédition en Corse. — Combat entre des navires dieppois et flamands. — Prise de Calais par le duc de Guise. — Débarquement des Anglais au Conquet. — Le baron de la Garde devant la Rochelle. — Combat dans les parages des Açores. — Bataille de Lépante. — Ses conséquences. — Guerre entre l'Angleterre et l'Espagne. — Expédition des Anglais à Cadix. — Rôle de la marine militaire au xvie siècle. — Mouvement maritime au xvie siècle. — Les découvertes. — La nécessité d'un code international apparaît. — Principe de la liberté des mers. — Grosius. — Selden.

I

Henri II ayant pris l'engagement de secourir les réformés allemands, à condition que ceux-ci l'aideraient « à s'emparer des villes impériales n'étant pas de langue germanique, comme Cambrai, Metz, Toul, Verdun et autres semblables », la guerre éclata entre la France et l'empire. L'infériorité de nos forces navales excluait, de notre part, toute action dans la Méditerranée. Cette situation donnait aux Impériaux un avantage considérable, les communications entre l'Espagne et l'Italie ne pouvant avoir lieu que par mer. Des démarches, suivies d'un résultat favorable, furent faites à Constantinople, pour obtenir la coopération de la flotte ottomane. Au mois de juillet de l'année 1552, Sinan-pacha parut sur les côtes d'Italie avec cent trois galères, se dirigeant

vers l'ouest pour opérer sa jonction avec les forces françaises. Sinan apprit à Ostia, où il avait relâché, que trente-neuf galères, sous le commandement d'André Doria, avaient quitté Gènes pour embarquer à la Spezzia deux mille Allemands, destinés à renforcer la garnison de Naples. Il s'éloigna de terre afin de laisser les vigies de la côte dans l'ignorance de sa position, et il jeta l'ancre à l'île de Ponce, attendant, avant de se mettre en mouvement, de nouveaux renseignements sur la position de l'ennemi. Un des lieutenants du pacha, le corsaire Dragut, se tenait, avec douze galères, en observation à quelque distance du mouillage de l'armée turque. Doria, venant de la Spezzia, avait commis la faute de gouverner au large; dans la nuit du 5 août, les bâtiments de Dragut furent aperçus. L'armée, convaincue qu'elle était tombée au milieu de la flotte ottomane, dont elle connaissait la force, fut saisie d'une terreur panique : abandonnant toute idée de résistance, elle s'enfuit en faisant force de rames. Dragut, s'attachant à la poursuite d'une des divisions de cette armée, s'empara de sept galères. La dispersion de la flotte impériale laissait le passage libre aux galères françaises. Dans l'hypothèse de cette réunion, il avait été convenu que l'armée combinée mouillerait devant Naples ; on espérait que la présence d'un aussi grand nombre de navires portant des troupes de débarquement, amènerait le soulèvement de la population. Sinan-pacha, dont les vivres commençaient à s'épuiser, ne voulut pas attendre les Français : après avoir fait une démonstration dans le golfe de Naples, il fit route pour le Bosphore.

Au commencement du mois de mai de l'année 1553, Sinan-pacha parut de nouveau sur les côtes d'Italie avec cent cinquante bâtiments, au nombre desquels se trouvaient vingt galères françaises. La flotte combinée

ne parvint pas à joindre Doria. Les Turcs firent des débarquements sur les côtes de la Pouille, de la Sicile, de l'île d'Elbe et en Corse, portant partout où ils passaient le pillage et l'incendie. La saison avançant, Sinan-pacha se dirigea sur Constantinople, laissant les Français en Corse. La supériorité maritime appartenant, après le départ des Ottomans, aux forces navales de l'Espagne, Doria put porter, dans cette île, à la conservation de laquelle Gênes attachait la plus grande importance, des troupes, des vivres et des munitions. Les Français étaient sur le point d'évacuer la Corse lorsque la flotte impériale disparut. Doria avait été appelé dans le golfe de Naples par la présence, sur les côtes de la Pouille, de Dragut. Ce corsaire fameux, au lieu de suivre Sinan-pacha, était resté dans la Méditerranée ; ayant pu réunir sous son commandement un grand nombre de galères, il écumait la mer plus pour son propre compte que pour celui du sultan. Le prieur de Capoue, Strozzi, ayant abandonné le service français en 1551, le baron de la Garde, relevé de sa disgrâce, avait été désigné pour le remplacer dans le commandement des galères. Profitant habilement de l'éloignement de Doria, le baron de la Garde amena des renforts en Corse où les Français, soutenus par la population, faisaient de rapides progrès. Doria, prévenu que Dragut s'était dirigé vers la Morée, revint en Corse ; après avoir débarqué des troupes, il fit route sur Porto-Ercole où les Français devaient, disait on, opérer un débarquement. A peine était-il parti que Dragut paraissait et mettait à terre des hommes et des canons ; au même moment, le baron de la Garde, avisé des mouvements de la flotte ottomane, arrivait de Marseille. Dragut n'aimait pas les opérations de longue haleine et surtout celles qui rapportaient plus d'honneur que d'argent.

Quelques dissentiments s'étant élevés entre lui et le baron de la Garde, il s'éloigna. Le retour de Doria, en mettant le corps expéditionnaire français dans l'impossibilité de recevoir des secours, amena l'évacuation de la Corse par nos troupes. Aucune des campagnes faites de concert avec la flotte ottomane n'avait donné les résultats sur lesquels nous comptions. Les Turcs, peu soucieux d'entreprendre des opérations militaires, n'étaient préoccupés que du profit : sur tous les points du littoral où ils effectuaient des débarquements, il ne restait que des ruines, et des milliers de captifs, jetés sur leurs navires, prenaient la route de Constantinople. Notre nom se trouvait associé à des actes qui faisaient reculer la civilisation de plusieurs siècles : des dépenses considérables avaient été faites pour subvenir aux besoins de la flotte turque, principalement pendant les mois d'hiver passés par Barberousse sur la rade de Toulon. Nous avions donc payé fort cher une alliance, portant atteinte à notre considération, et dont nous n'avions retiré que de très minces avantages.

Des armateurs flamands s'étant emparés de plusieurs navires appartenant au port de Dieppe, le commerce de cette ville fit, à Paris, des démarches pressantes pour obtenir la réparation du tort qui lui avait été fait. Le roi n'ayant pas de bâtiments dont il put disposer, Dieppe se chargea de l'armement d'une flottille, consentant même à payer la moitié de la dépense, en y mettant toutefois pour condition que les capitaines seraient des enfants de la ville. Dix-neuf bateaux, faisant habituellement la pêche ou le cabotage, furent armés : le tonnage du plus grand de ces bâtiments ne dépassait pas cent vingt tonneaux. Les capitaines élurent pour chef Louis Bures, sieur d'Espineville, qui reçut du roi une commission d'amiral. Coligny, chargé de la lui expédier, « le remercia

au nom de Sa Majesté, de ce que lui et les siens entreprenaient pour l'honneur du royaume ». Sortis du port, le 5 août 1555, les navires dieppois s'établirent en croisière entre Boulogne et Douvres, surveillant le passage des navires portant le pavillon de Flandre. Le 11, plusieurs grands bâtiments, naviguant de conserve, furent aperçus dans le sud-ouest : c'était une flotte flamande, comprenant vingt-quatre hourques, du port de quatre à cinq cents tonneaux. Ces bâtiments, qui avaient tous des canons et un nombreux personnel, étaient très élevés au-dessus de l'eau. Il était donc difficile de les aborder : d'autre part, les Dieppois, très inférieurs à leurs adversaires au point de vue de l'artillerie, ne pouvaient employer un autre mode de combat. Les Flamands, confiants dans leur force, accordèrent peu d'attention aux petits bâtiments qu'ils avaient devant eux. Les Dieppois jetèrent les grappins à bord des hourques flamandes et s'élancèrent à l'abordage. Le capitaine de la *Palme*, c'était le nom d'un des bâtiments français, se voyant, après la perte de la plus grande partie de son équipage, hors d'état de continuer la lutte, fit jeter sur le navire qu'il combattait, des lances à feu et des matières combustibles. L'incendie qui se déclara sur la hourque flamande gagna le navire dieppois ; celui-ci, malgré ses efforts, ne parvint pas à se dégager. Le combat cessa et les navires des deux nations n'eurent d'autre but que de s'éloigner des navires embrasés. Trois navires dieppois, pris entre les hourques flamandes, furent écrasés et coulèrent, avec leurs équipages ; les autres bâtiments français réussirent à s'élever au vent, tandis que les hourques flamandes, plus lentes à manœuvrer, restaient mêlées les unes aux autres. Douze navires flamands, à demi-consumés, disparurent dans les flots. Les Dieppois ne perdaient pas de vue le but

pour lequel ils avaient pris la mer; à peine dégagés, ils attaquèrent les hourques flamandes que l'incendie avait épargnées. Quelques-unes parvinrent à s'échapper: six tombèrent entre nos mains. La flottille française, ayant à la remorque les navires capturés, fit son entrée à Dieppe aux acclamations des habitants, accourus sur le port, et au bruit des cloches et de l'artillerie des remparts.

La guerre durait depuis plusieurs années. Charles-Quint, lassé de toutes choses, vieilli avant le temps, aspirait au repos du cloître. Ayant pris la résolution d'abdiquer, mais ne voulant pas transmettre le pouvoir à son successeur au milieu des difficultés d'une guerre avec la France, il conclut, en 1556, avec Henri II, la trêve de Vaucelles qui devait durer cinq années. Après avoir remis l'empire à son frère Ferdinand et les royaumes d'Espagne et de Naples à son fils Philippe, Charles-Quint se retira au monastère de Saint-Just, en Estramadure, d'où il continua à exercer sur les affaires de l'empire une active surveillance. Il y mourut deux ans après. En 1557, Henri II rompit la trêve de Vaucelles: la guerre recommença avec l'Espagne et l'Angleterre pour adversaires. Au début de son règne, Henri II n'avait eu d'autre objectif que de rapprocher la France de ses frontières naturelles. En 1557, au lieu de concentrer toutes ses forces dans le Nord, il commit la faute d'en distraire une partie pour chasser les Espagnols de l'Italie et reconquérir le royaume de Naples. La perte de la bataille de Saint-Quentin, gagnée par Philibert-Emmanuel, duc de Savoie, sur le connétable de Montmorency, fit rappeler les troupes qui combattaient au delà des Alpes. Le duc de Guise rétablit l'honneur de nos armes, en remportant un succès éclatant non sur les Espagnols, qui étaient retournés dans les Pays-Bas, mais sur leurs

alliés, les Anglais. En plein hiver, il arrive, par une marche rapide, devant Calais, regardé par l'ennemi comme étant à l'abri de toute attaque, et il s'en rend maître après huit jours de siège. La prise de cette ville qui effaçait le dernier souvenir de la domination étrangère sur notre sol, souleva, dans notre pays, un grand enthousiasme, et rendit le nom de Guise très populaire. Il y avait deux cent dix ans que Calais était entre les mains des Anglais. Un armement considérable, qui ne comptait pas moins de cent soixante navires, portant un corps de débarquement, sortit des ports de l'Angleterre et se dirigea sur nos côtes. Les troupes, mises à terre, prirent le Conquet qui fut incendié après avoir été livré au pillage. Les milices, rassemblées à la hâte, attaquèrent les Anglais et les obligèrent à se rembarquer après avoir subi de grandes pertes. L'expédition avait pour but de s'emparer du port de Brest : cette conquête eût compensé la perte de Calais qui avait été vivement ressentie par le peuple anglais. Le traité de Cambrésis, signé en 1559, donna à la France la ville de Calais et les trois évêchés, Metz, Toul et Verdun.

François II, monté sur le trône en 1559, mourut un an après : il n'y eut, sous son règne, aucune expédition maritime. Avec Charles IX commencent les guerres religieuses : les luttes sanglantes, engagées à l'intérieur, ne pouvaient être favorables au développement de la marine. En 1573, la Rochelle, révoltée, était assiégée par le duc d'Anjou. Le baron de la Garde ne put réunir, pour bloquer le port, que neuf petits bâtiments et six galères, montés par un personnel insuffisant. Quoique la faiblesse de la flottille, placée sous son commandement, l'obligeât à se tenir sous le canon des forts, construits sur la côte, il fut assez habile pour repousser une flotte anglaise venue pour ravitailler la Rochelle. En

1583, sous le règne de Henri III, soixante navires, portant six mille soldats, prirent la mer pour soutenir, contre Philippe III, les droits de don Antoine à la couronne de Portugal. Une rencontre eut lieu, dans les eaux des Açores, entre les bâtiments français et une flotte espagnole de force supérieure. Nous perdons huit bâtiments et deux mille hommes; les blessés et les prisonniers sont égorgés, et le commandant des troupes françaises, Léon Strozzi, tombé vivant entre les mains des Espagnols, est jeté à la mer.

Deux événements d'une grande importance, au point de vue politique et maritime, se passèrent, le premier, sous le règne de Charles IX, et le second, sous le règne d'Henri III. En 1570, la Turquie, au mépris des traités existants, s'empara de l'île de Chypre. Les troupes ottomanes massacrèrent la plus grande partie des habitants; ceux qu'elles épargnèrent furent emmenés en captivité. La nouvelle de la prise de Chypre et des actes de férocité commis par les Turcs soulevèrent en Europe l'indignation générale. Le pape, la république de Venise et le roi d'Espagne s'unirent pour combattre la puissance de la Turquie dans la Méditerranée. La flotte des alliés, comprenant soixante et onze galères espagnoles, neuf montées par les chevaliers de Malte, douze appartenant aux États pontificaux et cent vingt bâtiments vénitiens, formait un total de deux cent douze navires; elle fit voile, en 1571, pour l'archipel, sous le commandement supérieur de don Juan d'Autriche. A la hauteur de Lépante, l'armée ottomane fut aperçue; celle-ci, placée sous les ordres du capitan pacha Muezzinzade-Aly, comptait deux cent soixante-quatre bâtiments. Le 7 octobre, le combat s'engagea. Les deux flottes étaient rangées sur une immense ligne de front, légèrement recourbée sur les ailes, en forme de croissant. Sept

galéasses vénitiennes, les plus forts bâtiments de l'armée, étaient placées au centre de la flotte confédérée, sur une seconde ligne endentée avec la première. Le canon, quoique l'artillerie de mer eût fait, à cette époque, de grands progrès, joua un rôle peu important. Les deux armées se précipitèrent l'une sur l'autre avec une véritable furie. Les Ottomans, complètement battus, perdirent trente mille hommes, tués, noyés, ou faits prisonniers; cent trente galères restèrent entre les mains des alliés et quatre-vingt-quatorze furent coulées ou incendiées. La journée de Lépante arracha quinze mille chrétiens à l'esclavage: les vainqueurs n'eurent à regretter que la perte de quinze galères et de huit mille hommes. La victoire de Lépante n'enleva pas à la Porte que des hommes et des vaisseaux, elle fit disparaître le prestige dont la marine ottomane était entourée depuis longues années. La Turquie eut encore de grandes flottes: on doit même ajouter qu'elle fit, l'année suivante, un grand armement. Néanmoins, à partir de la défaite de Lépante, elle cessa d'exercer, dans la Méditerranée, une action prépondérante, et surtout dans le bassin ouest de cette mer. Pendant que la consternation régnait à Constantinople, les populations chrétiennes des bords de la Méditerranée saluaient, par un long cri de joie, une victoire qui leur promettait un meilleur avenir et les vengeait de tant d'actes d'atrocités, meurtres, pillages, incendies, commis par les Musulmans.

L'Espagne, ayant des possessions en Italie, et occupant en outre plusieurs points sur la côte d'Afrique, était particulièrement intéressée à l'affaiblissement de la puissance maritime de la Turquie. Il lui restait, il est vrai, à défendre ses côtes ainsi que sa marine marchande contre les corsaires algériens toujours redoutables, mais cette exigence ne pouvait avoir la portée d'une lutte avec

la marine d'un grand État. Le roi d'Espagne, apprenant que la reine Élisabeth s'était engagée, par un traité secret, à donner des secours d'hommes et d'argent aux provinces révoltées des Pays-Bas, en ressentit une profonde irritation : d'autre part, Philippe II ne pouvait oublier les dévastations que Drake avait commises en pleine paix, sur les côtes d'Amérique. Décidé à venger avec éclat les griefs qu'il avait contre l'Angleterre, il donna l'ordre d'armer une flotte assez puissante pour assurer le débarquement d'une armée sur le sol de la Grande-Bretagne.

En 1588, cent cinquante-deux bâtiments étaient prêts à prendre la mer : quelques-uns ne jaugeaient pas moins de douze cents tonneaux. Des dispositions avaient été prises, disent les mémoires de cette époque, pour que les équipages ne fussent pas atteints par les feux de mousqueterie. On avait appliqué, sur les œuvres mortes, des poutres épaisses qui les mettaient à l'abri du canon : enfin, les mâts étaient couverts de câbles et de cordages. Cette flotte, portant trois mille canons, était montée par un personnel s'élevant à trente-deux mille hommes sur lesquels on ne comptait que huit mille matelots. Elle était placée sous les ordres du duc de Medina-Celi ; le commandement des forces destinées à agir, aussitôt le débarquement effectué, était dévolu à Alexandre Farnèse. Ce célèbre général qui était à la tête de l'armée espagnole dans les Pays-Bas, devait tenir une partie de ses troupes prêtes à s'embarquer sur la flotte du duc de Medina-Celi. Lorsque les projets de Philippe II furent connus, les Anglais firent les plus grands efforts pour conjurer le danger qui les menaçait. Cent soixante bâtiments furent réunis ; dans ce nombre, on ne comptait guère que trente-deux bâtiments de guerre, parmi lesquels on doit citer le *Triumph*, de mille tonneaux, le

Revenge et l'*Arc-Royal*, de huit cents tonneaux. Les autres navires étaient empruntés au commerce : la ville de Londres avait armé trente-huit navires à ses frais. L'élite des marins anglais montait cette flotte commandée par le grand amiral Howard, ayant, sous ses ordres, Drake, Forbisher, Hawkins. Les Hollandais, comprenant très bien que leur cause était liée à celle de l'Angleterre, firent immédiatement des armements. Ils se considéraient comme n'ayant rien à craindre de la flotte espagnole dont les navires, par suite de leur grand tirant d'eau, ne pouvaient approcher de leurs côtes, mais ils redoutaient les entreprises du duc de Parme qui disposait d'un grand nombre de petits bâtiments. Sur les quatre-vingt-dix navires dont se composait leur flotte, soixante furent destinés à garder leurs côtes : les autres allèrent se joindre aux Anglais.

La flotte espagnole quitta Lisbonne le 1er juin 1588 : assaillie par un coup de vent, elle se rendit à la Corogne pour réparer ses avaries. Trois bâtiments avaient disparu pendant cette courte traversée. Le 19 juillet, le duc de Medina-Celi entra dans la Manche. Les Anglais se portèrent résolument au-devant des Espagnols : décidés à ne pas livrer de bataille rangée, ils harcelèrent cette flotte nombreuse, naviguant sans ordre, et lui enlevaient chaque jour des bâtiments. Le duc de Medina-Celi poursuivait sa route, n'ayant d'autre préoccupation que de rejoindre le duc de Parme : arrivé dans le Pas-de-Calais, il mouilla sur la côte de France. Les Anglais ayant lancé des brûlots pendant la nuit, le désordre se mit dans la flotte espagnole : des navires appareillèrent, d'autres coupèrent leurs câbles et se jetèrent à la côte. Le lendemain, le duc de Medina-Celi étant parvenu à rallier ses bâtiments continua sa route. Attaquée à quelques jours de là au mouillage de Grave-

lines, la flotte espagnole éprouva de nouvelles pertes. Profondément découragé, désespérant, quoiqu'il eût encore sous ses ordres des forces considérables, du succès de la mission qui lui était confiée, le duc de Medina-Celi n'eut plus d'autre pensée que de ramener son armée en Espagne. Un coup de vent qui dura trois jours ajouta aux malheurs de sa flotte : des bâtiments sombrèrent dans des abordages, d'autres perdirent leur mâture et allèrent se briser à la côte. Lorsque la fin du mauvais temps permit de faire route, les Espagnols se dirigèrent vers le nord, ils doublèrent les Orcades et entrèrent dans la mer d'Irlande. Rien ne montre mieux l'état d'esprit du duc de Medina-Celi que cette navigation faite, au mois de septembre, dans des parages difficiles, sans cartes et sans pilotes, dans le seul but d'éviter toute nouvelle rencontre avec les Anglais. La flotte du duc de Medina-Celi, lorsqu'elle atteignit Cadix, avait perdu, disent les historiens, dix mille hommes et trente-deux bâtiments pris, coulés ou jetés à la côte. Ces chiffres sont évidemment trop faibles. Les Anglais prétendent que de tous les navires composant l'armée du duc de Medina-Celi, quarante-six seulement arrivèrent en Espagne. Telle fut la fin d'une campagne entreprise avec une flotte que les Espagnols appelaient, avant même qu'elle eut prit la mer, l'Invincible Armada.

On rapporte que le roi d'Espagne, en apprenant le désastre subi par sa flotte, se contenta de dire : « Je l'avais envoyée combattre les Anglais, non les vents et les flots. » Philippe II se trompait. Sa flotte avait été battue moins par les éléments que par les hommes. Jusqu'au jour où le duc de Medina-Celi, désespérant du succès de la campagne, renonçait à rejoindre le duc de Parme, le mauvais temps n'avait pas dépassé la limite de ce que les navires de cette époque pouvaient sup-

porter. Le désastre maritime était venu pendant la retraite opérée dans des parages où, la saison s'avançant, on devait s'attendre à trouver des coups de vent. Or, la retraite était la conséquence de combats dans lesquels les Espagnols avaient été constamment malheureux. On voit, d'un côté, un matériel immense préparé de longue main et, de l'autre, quelques bâtiments appartenant à la reine, auxquels viennent se joindre de nombreux navires marchands transformés à la hâte en navires de guerre. Mais la flotte anglaise était montée par un personnel d'élite, ayant à sa tête des hommes comme Drake, Forbisher, Hawkins. C'est ce personnel d'élite et non le mauvais temps qui a vaincu les Espagnols. Ces événements datent de plusieurs siècles, néanmoins, il est utile de les rappeler parce qu'ils renferment une leçon applicable à tous les temps.

Philippe II, loin de se décourager, ordonna de faire les préparatifs d'une nouvelle expédition. L'Angleterre, qui avait pénétré le secret de la faiblesse de son adversaire, n'attendit pas que l'Espagne fût prête. Le grand amiral Howard se dirige vers Cadix avec une flotte comprenant quarante bâtiments de guerre et quatre-vingts navires de commerce. Il se présente devant Cadix, pénètre dans la rade et force la ligne d'embossage. Un corps de débarquement, fort de trois mille deux cents hommes sous le commandement du comte d'Essex, s'empara de la ville et du château de Cadix. Le comte d'Essex voulait garder sa conquête, mais un Conseil de guerre, assemblé pour examiner cette question, ayant exprimé un avis contraire, les Anglais, après avoir pillé et détruit la ville, se rembarquèrent et prirent le large. A la mort d'Élisabeth, on comptait, dans les arsenaux anglais, quarante-deux bâtiments jaugeant dix-sept mille tonneaux et montés par huit mille cinq cents hommes.

matelots, soldats et canonniers. A la fin du XVIe siècle, l'Angleterre, prenant la place de l'Espagne, devenait la première puissance maritime de l'Europe.

II

Lorsque Henri III mourut en 1589, la guerre civile désolait la France. Henri de Béarn, déjà roi de Navarre, était l'héritier de la couronne : il dut, avant de monter sur le trône, battre les ligueurs soutenus par l'Espagne. Le traité de Vervins, signé en 1598, mit fin à la guerre avec cette puissance : l'Espagne nous rendit toutes les places qu'elle nous avait prises dans le nord, à l'exception de Cambrai. Notre faiblesse, au point de vue maritime, était si grande, que le duc de Toscane n'avait pas craint, en plusieurs circonstances, de s'allier aux ennemis de la France. Les îles d'If et de Pomègue, situées à l'entrée du port de Marseille, étaient occupées par ses troupes. A un envoyé du roi de France qui lui faisait des observations sur sa conduite, il répondit : « Si votre maître avait eu quarante galères au port de Marseille, je me serais bien gardé d'agir comme je l'ai fait. » Les îles d'Hyères étaient devenues le centre de croisière des corsaires barbaresques. Afin d'éviter ces parages, les navires sortis de Marseille pour se rendre dans un port italien, gagnaient le large, puis, revenant prendre connaissance de la terre vers Antibes, ils prolongeaient la côte jusqu'à Gènes. Cette route était la seule qui leur offrît quelque sécurité, mais, non loin d'Antibes, de nouveaux obstacles se dressaient devant eux. Le duc de Savoie con-

traignait les navires de commerce à relâcher dans le port de Villefranche, où ils devaient, avant qu'il leur fût permis de continuer leur voyage, acquitter un droit fort élevé calculé sur la valeur des marchandises qu'ils transportaient. Des galères croisant au large assuraient l'exécution des volontés du duc de Savoie. Henri IV, n'ayant pas de flotte à mettre en mer, ne pouvait avoir recours à la force pour venger les injures faites à notre pavillon. La voie diplomatique seule était ouverte. Le cardinal d'Ossat obtint en 1598, avec l'appui du Saint-Siège, la restitution du château de l'île d'If ainsi que des îles de Pomègue. En 1603, le duc de Savoie, cédant à des demandes réitérées, voulut bien renoncer à la contribution qu'il exigeait, sans aucun droit, des navires passant au large de la rade de Villefranche. Henri IV et ses conseillers, au premier rang desquels il faut placer Sully, s'occupèrent tout d'abord d'asseoir sur une base solide notre situation militaire. A la mort du roi, la France possédait une armée permanente établie d'après le système moderne : les troupes étaient régulièrement soldées et observaient une exacte discipline. Les services de l'artillerie, du génie et des transports étaient organisés. C'est avec l'armée préparée par Henri IV, que Richelieu commença la lutte qu'il entreprit contre la maison d'Autriche. Henri IV, s'il avait vécu, aurait sans nul doute créé une marine de l'État. Le président Jeannin, notre ambassadeur en Hollande, avait reçu l'ordre de faire une étude approfondie de toutes les questions relatives à l'organisation d'une marine militaire. Quelques efforts furent faits dans ce sens, mais, à la mort du roi, on suspendit les travaux en cours d'exécution dans les ports, et les rares navires que nous tenions prêts à aller à la mer, furent désarmés.

Pendant le cours du XVIe siècle, la marine joue, au

point de vue militaire, un rôle semblable à celui que nous avons indiqué dans le résumé fait à la fin du règne de Charles VII. L'action des flottes, lorsque nous sommes en guerre avec l'Angleterre, est le plus souvent décisive. La France ne sauvegarde ses rivages qu'en tenant en échec la marine de la Grande-Bretagne. Lorsque ce résultat n'est pas obtenu, les villes du littoral sont pillées, incendiées ou prises. C'est ainsi que Boulogne tombe entre les mains de nos adversaires, et il faut que nous fassions, sur mer, un effort considérable pour reprendre cette ville. Le même raisonnement s'applique, avec non moins de force, aux luttes que nous soutenons avec l'Espagne. Si nous avons, à la mer, des forces suffisantes, les communications de cette puissance avec les Flandres et ses possessions italiennes deviennent, si ce n'est impossible, du moins très difficiles. Aussi voit-on Charles-Quint faire les plus grands sacrifices pour attacher à son service Doria et les galères de Gènes. Pendant de longues années, nous balançons, avec des alternatives diverses, la fortune maritime des nations avec lesquelles nous sommes en guerre, mais, depuis les règnes de Charles IX et de Henri III, la situation se modifie et notre infériorité devient manifeste. Les prétentions de l'Angleterre grandissent : cette puissance s'arroge, sur les mers qui l'environnent, des droits de souveraineté qui n'ont d'autre fondement que notre faiblesse. En 1603, Sully, chargé de complimenter le roi d'Écosse, Jacques I[er], sur son avènement à la couronne d'Angleterre, accepta, par courtoisie, l'offre de passer le détroit sur le navire monté par le vice-amiral d'Angleterre, qui avait été envoyé à sa rencontre. De Vic, vice-amiral de France, accompagna le navire anglais : arrivé à Douvres, il fit hisser le pavillon français qui fut salué d'un coup de canon. Le capitaine du bâti-

ment, à bord duquel se trouvait notre ambassadeur, se montra fort irrité : n'admettant pas qu'un pavillon autre que celui de son pays flottât dans cette mer, il donna l'ordre de tirer sur le navire français. Le vice-amiral anglais présenta les excuses de son capitaine au vice-amiral de Vic et l'affaire n'eut pas d'autre suite, mais Sully garda le souvenir de ce fâcheux événement et il comprit que la force, représentée par une marine puissante, pouvait seule empêcher nos voisins d'outre-Manche, d'user, à notre égard, de semblables procédés.

L'art du constructeur a suivi une marche ascendante, les nefs du moyen âge, courtes et arrondies, s'allongent et les formes deviennent plus fines. Le tonnage augmente : on voit des navires de huit cents, de neuf cents et de mille tonneaux. Les flancs des bâtiments, construits spécialement pour la guerre, sont percés de nombreux sabords. Les gros calibres remplacent les canons n'ayant qu'une faible puissance dont on a d'abord armé les bâtiments. Quelques navires ont plusieurs batteries couvertes : à l'avant et à l'arrière s'élèvent des châteaux qui ont quelquefois plusieurs étages. Pendant le cours du XVI[e] siècle, il ne se produit aucun changement dans la formation tactique de combat. La nouvelle arme, le canon, est surtout employée à rendre plus forte, au point de vue de l'attaque et de la défense, la partie du navire qu'on présente à l'ennemi, c'est-à-dire l'avant. Les châteaux élevés sur l'avant et sur l'arrière des bâtiments, dits de haut bord, sont garnis d'artillerie : ces châteaux doivent servir de refuge aux équipages des navires dont le pont est envahi. L'ordre de front, c'est-à-dire l'attaque par l'éperon et le choc, répondant très exactement à la situation des galères, la formation de combat de ces bâtiments ne devait pas subir de modification, même à la suite de l'invention de l'artillerie. Deux flottes,

composées de galères, se précipitent l'une sur l'autre en faisant force de rames : après une décharge d'artillerie, tirée à bout portant, l'abordage a lieu. Si l'avant reste le fort des galères, il n'en est plus de même pour les vaisseaux ronds. Quoiqu'il ne soit apporté aucun changement à la tactique, on voit se dessiner le mouvement qui conduira à ce résultat. Ainsi, en 1545, dans la flotte que commande l'amiral d'Annebaut, les vaisseaux ronds, devenus des navires à voiles, et les galères forment deux divisions distinctes. On commence à comprendre que ces deux catégories de bâtiments ne peuvent pas figurer dans le même ordre de bataille. La glorieuse journée de Lépante marque, à la fois, l'apogée de la marine à rames et le commencement de sa décadence. On ne verra plus de combats dans lesquels cinq cents galères se trouveront en présence. Une nouvelle marine marche, grandit ; cette marine considérera la galère comme l'auxiliaire des vaisseaux ronds, elle ne lui accordera pas d'autre rôle.

En 1543, dix navires anglais, appartenant à une compagnie marchande, revenaient du Levant lorsque, par le travers de Gibraltar, ils furent attaqués par douze galères espagnoles, commandées par Jean-André Doria, petit-neveu du célèbre amiral de Charles-Quint et de Philippe II. Les navires anglais étaient armés : se formant sur une seule ligne, ils ouvrirent un feu très vif sur les galères, obligées d'attaquer de pointe pour utiliser leur artillerie. Doria, qui arrivait à force de rames, se proposait d'accoster les navires marchands et de les enlever à l'abordage. Il supposait que cette opération, menée rapidement, ne souffrirait aucune difficulté, mais ses galères, prises d'enfilade par le feu des Anglais, reçurent de telles avaries qu'il se vit contraint de battre en retraite. La force des choses indiquait ce que devait

être la formation de combat des vaisseaux ronds. Depuis l'organisation du corps des galères, en 1481, l'État fait construire des bâtiments de cette catégorie, l'armement et l'équipement des galères exigeant des dépenses que le commerce ne peut faire que difficilement. Quant aux vaisseaux ronds, l'État n'en possède ni dans l'Océan ni dans la Méditerranée : quelques rares navires, parmi lesquels il faut citer la *Marie la Cordelière*, illustrée par la glorieuse conduite de Portzmoguer, et le *Corraquon*, incendié sur la rade du Havre, constituent des exceptions. Lorsqu'il y a lieu de réunir une flotte militaire, l'État a recours aux procédés que nous avons indiqués précédemment : on prend tous les navires de commerce qui peuvent être utilement employés, et le gouvernement supplée à l'insuffisance de ce moyen en s'adressant aux étrangers. C'est surtout de Venise, Gènes, Hambourg et Dantzick que nous viennent les bâtiments destinés à compléter nos armements. On commence à reconnaître les graves inconvénients que présente ce système. Les bâtiments loués conservent leurs capitaines, et ceux-ci montrent trop souvent une grande indifférence à l'endroit des luttes auxquelles ils sont mêlés : loin de rechercher le danger, ils s'efforcent de l'éviter. Il est difficile d'obtenir de ces capitaines l'obéissance que la conduite des opérations militaires exige, et, dans les circonstances difficiles, on ne peut plus compter sur eux. Enfin, la différence entre les navires de guerre et les navires de commerce s'accentue chaque jour. Les nations voulant agir sur mer créent une marine de guerre. La France seule ne s'incline pas devant cette nécessité.

Le grand mouvement maritime imaginé par Christophe Colomb continua pendant le cours du XVIe siècle. Les Portugais, avec les Almeida, les Alvarez Cabral, les

Albuquerque, fondèrent un empire dans l'Inde ; ils allèrent jusqu'en Chine et au Japon. Le Portugal put se croire la première puissance maritime de l'Europe, mais cette situation ne dura pas. En 1582, l'Inde portugaise passa entre les mains des Espagnols qui ne surent pas la conserver : les Hollandais s'en rendirent maîtres. Les progrès sur les côtes d'Amérique n'étaient pas moins rapides. Le Vénitien Sébastien Cabot, naviguant sous pavillon britannique, fit deux voyages sur les côtes de l'Amérique du Nord, dans le double but de trouver un passage conduisant dans les mers de Chine et de fonder une colonie. S'étant avancé, dans le second voyage, jusqu'au soixante-septième degré de latitude, il se proposait de continuer sa route vers le nord, lorsque son équipage, qui comptait déjà un grand nombre de malades, refusa d'aller plus loin. Passé au service de l'Espagne, Sébastien Cabot se dirigea vers le sud de l'Amérique : arrivé devant l'embouchure de la Plata, il remonta le cours de ce fleuve. Le Portugais Alvarez Cábral, se rendant dans l'Inde, s'écarta de la côte d'Afrique près de laquelle il savait qu'il trouverait des vents et des courants contraires : porté dans l'ouest par suite de la nouvelle route qu'il avait prise, il découvrit le Brésil. Améric Vespuce et l'Espagnol Ojedo, cherchant un passage pour aller aux Moluques, visitèrent les côtes de Venezuela, de la Guyane et une partie de la côte des Patagons au sud de la Plata. Des établissements furent fondés sur le continent américain : Fernand Cortez entreprit, en 1519, la conquête du Mexique, qu'il acheva en trois ans : Pizarre s'empara du Pérou, en 1534, et un lieutenant de Pizarre, Almagro, se rendit maître du Chili, en 1540.

Le Portugais Magellan, qui avait fait, sous les ordres d'Albuquerque, une campagne aux Moluques, par la seule route alors connue, celle de l'est, forma le projet

d'arriver au même point en prenant une direction opposée. Il était persuadé qu'il trouverait, à l'extrémité sud de la côte orientale de l'Amérique, un passage par lequel il pourrait pénétrer dans la mer vue par l'Espagnol Balboa, qui avait traversé le centre Amérique de l'est à l'ouest, en 1514. Magellan, favorablement accueilli en Espagne, obtint de l'empereur Charles-Quint cinq bâtiments avec lesquels il prit la mer, le 20 septembre 1519. Après avoir découvert, en 1521, le détroit qui porte son nom, il entra dans le Grand Océan et aborda aux Philippines : le chemin de l'Asie, par l'ouest de l'Europe, était trouvé. Le voyage aux Moluques par l'est étant connu, l'arrivée de Magellan au même point, par la route opposée, consommait la révolution géographique commencée par Christophe Colomb, découvrant le nouveau monde, en 1492, et par Vasco de Gama qui avait franchi le cap de Bonne-Espérance, en 1498. Le tour du monde était fait, et il ne pouvait plus exister de doute sur la forme du globe terrestre. La terre, comme le supposait Christophe Colomb, était ronde et semblable aux planètes qui gravitent, dans l'espace, autour du soleil.

Au moment du départ, l'expédition que dirigeait Magellan se composait de cinq navires : l'un d'eux avait abandonné son chef avant l'arrivée de la flottille dans le détroit ; sur les quatre autres, un seul revint en Espagne, c'était la *Vittoria* commandée par un vaillant marin, le pilote basque Sébastien del Cano. Magellan avait été tué en combattant les ennemis du roi de l'île de Zébu qui s'était déclaré le vassal de l'empereur Charles-Quint. Cette campagne, qui se termina en 1522, est une des plus remarquables qui aient jamais été faites. En 1578, cinquante-six années après le voyage que nous venons de rapporter, Drake, pénétrant dans la mer du sud par le détroit de Magellan, remonta la

côte d'Amérique du sud vers le nord. Cet Anglais, qui déploya comme marin les plus grandes qualités, se conduisit en forban. Sachant que les navires espagnols retournant dans la mère-patrie étaient porteurs de riches cargaisons, il s'empara de tous ceux qu'il trouva sur sa route; il effectua même plusieurs débarquements pour faire du butin. Drake, après s'être avancé jusqu'au quarante-huitième degré de latitude nord, voulut regagner l'Europe. Craignant d'être pris, et, dans cette hypothèse, traité comme pirate après le mal fait par sa flottille au commerce espagnol, il jugea prudent de ne pas se montrer, une seconde fois, sur les côtes du Pérou et du Chili: son retour s'effectua par les Moluques et le cap de Bonne-Espérance. Lorsque Drake mouilla sur la rade de Plymouth, trente-quatre mois s'étaient écoulés depuis son départ: des cinq navires, dont se composait l'expédition, il n'en ramenait qu'un, celui qu'il montait au début de la campagne et qu'il n'avait pas quitté, un petit bâtiment de cent tonneaux. L'esprit de découverte était alors dans toute sa force. Un siècle ne s'était pas écoulé depuis que Christophe Colomb avait abordé l'île de Guanahani, et de hardis navigateurs avaient visité les Antilles, la Floride, la Colombie, le Pérou, le Chili, la Patagonie, la Plata, le Brésil, les côtes de la Guyane, du Venezuela, etc. Les Européens s'étaient montrés sur trois grands fleuves, l'Amazone, l'Orénoque et la Plata. Si l'Amérique du Sud était presque entièrement connue, il n'en était pas de même de l'Amérique du Nord: celle-ci, à l'exception du Canada, avait été peu explorée, et on peut signaler comme un fait curieux que, à la fin du XVI[e] siècle, pas un Anglais ne s'y était encore établi. Améric Vespuce, mort en 1516, est le premier, parmi les découvreurs, qui ait laissé des mémoires. La relation de ses voyages, imprimée en

1522 à Paris et en 1555 à Bâle, appela sur lui l'attention de tous ceux qui s'intéressaient à la découverte du nouveau monde et à la révolution géographique qui en était la conséquence. Ce fut probablement cette circonstance, plus que le fait d'avoir touché le premier au continent américain, qui mit en évidence Améric Vespuce et donna aux savants et aux géographes l'idée d'associer son nom au grand événement de la fin du xve siècle. Peut-être commet-on une erreur en accusant Améric Vespuce de l'intention d'enlever à Christophe Colomb la gloire d'avoir découvert le nouveau monde. En 1596, Willem Barentz, Hollandais, explorant la mer Arctique pour y trouver un passage conduisant aux Indes, découvrit le Spitzberg.

Avant d'examiner la part revenant aux marins français dans le mouvement maritime du XVIe siècle, il est nécessaire de rappeler ce que furent nos frontières maritimes aux différentes époques de notre histoire. On sait que le Poitou, l'Aunis et la Saintonge furent réunis à la France sous Charles V, la Bretagne, pendant le règne de François Ier, et la Provence sous Louis XI ; quant au Ponthieu et au comté de Boulogne, provinces détachées de la France en 1279, l'Angleterre les conserva jusqu'en 1350. Ainsi, pendant de longues années, la France n'eut d'autres limites, du côté de la mer, que le littoral du Languedoc et une partie des côtes de la Manche. Nous avions heureusement, dans le Nord, une population maritime remarquable. Les Normands, établis sur le sol de la Neustrie, renonçant à vivre de brigandage, s'étaient adonnés au commerce : leurs navires fréquentaient les ports du Portugal et de l'Espagne. Les Normands suivirent les Maures sur la côte d'Afrique. Les historiens de la ville de Dieppe affirment que des navires, appartenant à ce port, fondèrent, dans la seconde moitié du XIVe siècle,

des établissements sur la côte occidentale d'Afrique. Les Dieppois auraient, à cette époque, exploré la côte depuis Rufisque jusqu'au golfe de Guinée.

Les relations commerciales de la France avec les nations étrangères avaient pris, pendant le cours du XVIe siècle, un développement considérable; une ère nouvelle s'ouvrait pour la navigation, mais le manque absolu de sécurité, en menaçant les armateurs de la ruine, arrêtait l'essor de la marine marchande. Le désordre, ou plutôt l'anarchie la plus complète, régnait sur les mers. Des bâtiments anglais, croisant dans la Manche et sur les côtes de l'Océan, enlevaient les navires de commerce qui sortaient de nos ports. L'Angleterre se considérait comme la souveraine des mers, et elle avait, pour appuyer ses prétentions, ce que nous ne possédions pas, une marine de guerre dont l'importance allait, chaque jour, croissant. Le traité conclu, en 1604, entre Henri IV et le sultan, avait délivré le commerce des pirates turcs, mais les corsaires de Tunis et d'Alger, n'obéissant plus, depuis longtemps déjà, aux ordres venus de Constantinople, régnaient en maîtres dans la Méditerranée. Les corsaires des régences africaines n'étaient pas les seuls ennemis à redouter. Les Vénitiens et les princes italiens ne se montraient pas plus scrupuleux que les Barbaresques: ils prenaient où ils les trouvaient, en pleine mer ou sur les côtes, les hommes en état de ramer sur leurs galères. Les navires de commerce franchissant le détroit de Gibraltar couraient le risque d'être enlevés par les Espagnols. Enfin, au large, la sécurité n'était pas plus grande: les navires de commerce étaient exposés à rencontrer, sur leur route, de nombreux bâtiments armés dans le seul but de faire de la piraterie. Nos amirautés délivraient des lettres de marque aux bâtiments français qui acceptaient la mission de faire la chasse

aux navires se livrant à la piraterie, mais le remède était souvent pire que le mal. Ces bâtiments, montés par des aventuriers, se préoccupaient surtout de rentrer au port avec des prises, et il leur arrivait de capturer des navires étrangers faisant un commerce parfaitement licite. Lorsque ces faits se produisaient, et ils étaient fréquents, les représailles ne se faisaient pas attendre. La nation, dont les bâtiments avaient été injustement capturés, saisissait les navires français qui se trouvaient chez elle, comme compensation du tort fait à son commerce. Les amirautés, recevant une part importante du produit des prises, n'apportaient pas une attention scrupuleuse dans le choix des navires appelés à jouer le rôle de bâtiments de guerre: pour la même cause, elles ne soumettaient pas à un examen sévère les captures faites par ces bâtiments. Cette conduite constituait une sorte d'encouragement à la piraterie qui ne s'exerçait pas seulement sur des navires étrangers, mais souvent aussi sur les bâtiments français. Des ordonnances, rendues dans le but de réglementer le service des bâtiments commissionnés pour faire la chasse aux pirates, mettent en lumière la situation que nous venons d'indiquer. Émû par les plaintes qui s'élevaient de toute part, le pouvoir royal déclara, par un édit rendu en 1485, que seul désormais il délivrerait des lettres de représailles.

La France, dans ses rapports avec les puissances étrangères et notamment avec l'Angleterre, s'était efforcée d'arrêter ce qu'une ordonnance royale appelait « les irréparables maux, meurtres et pilleries et cruels maléfices faits, chaque jour, sur mer », mais les stipulations, contenues dans les traités, n'étaient pas observées. Cette grave question ne pouvait être résolue par des conventions particulières: il fallait arriver à un code,

reconnu et accepté par toutes les nations. Les hommes d'État, les philosophes et le commerce reconnaissaient hautement cette nécessité, mais il devait encore s'écouler quelque temps avant que cette idée pût se réaliser. Toutefois, au commencement du XVIIe siècle, on voit le mouvement se dessiner. Les Portugais avaient la prétention d'interdire aux autres peuples la navigation sur la côte occidentale d'Afrique et aux Indes orientales; d'autre part, les Espagnols voulaient se réserver le droit exclusif de naviguer sur la mer découverte par Magellan. Enfin, le roi d'Angleterre, en vertu d'un droit de souveraineté que rien ne justifiait, apportait de continuelles entraves à la navigation et surtout à l'exercice de la pêche dans les mers britanniques. Cet état de choses était particulièrement préjudiciable à la république des Pays-Bas, nation essentiellement maritime et commerçante. En 1609, parut un livre, ayant pour titre *Mare Liberum*, dans lequel un Hollandais, dont le nom est resté célèbre, Grotius, se faisait le défenseur de la liberté des mers. Grotius était peut-être guidé par l'intérêt de son pays, mais la cause qu'il soutenait était juste et son livre eut, en Europe, un grand retentissement. La France, qui avait, elle aussi, à se plaindre des procédés du Portugal, de l'Espagne et de l'Angleterre, fit à l'œuvre de l'écrivain hollandais l'accueil le plus favorable. Il n'en fut pas de même de l'autre côté du détroit. Les Anglais repoussaient, avec non moins de vigueur que la république des Provinces-Unies, les prétentions des Portugais et des Espagnols, mais, trop avisés pour invoquer les motifs mis en avant par Grotius, ils contestaient la légitimité des titres sur lesquels ces deux puissances basaient le droit de propriété qu'elles s'attribuaient. Le principe de la liberté des mers ne pouvait convenir à une nation qui prétendait avoir un droit de

souveraineté sur toutes les mers qui baignent le littoral de la Grande-Bretagne jusqu'aux côtes des États voisins. Le jurisconsulte Selden fut chargé de réfuter l'écrivain hollandais; il devait, en outre, légitimer par des arguments d'apparence juridique, les prétentions de l'Angleterre. Selden, mettant beaucoup de talent au service d'une mauvaise cause, atteignit le double but assigné à ses efforts. Il fit paraître, en 1635, un livre intitulé *Mare Clausum*, dans lequel il disait, en terminant, que la mer aussi bien que la terre, pouvait être une propriété privée; ni la loi naturelle, ni le droit des gens, ajoutait l'auteur anglais, n'étaient en contradiction avec cette doctrine. Puis, du principe passant à l'application, il déclarait que le roi de la Grande-Bretagne avait un droit de souveraineté absolu sur les mers qui environnaient son empire. Les Anglais ne voulaient, en ce qui les concernait, faire aucune concession; d'autre part, ils étaient décidés à repousser les prétentions des Portugais et des Espagnols. Le livre de Selden leur donnait, dans les deux cas, l'apparence du droit.

LIVRE IV

Abandon de la marine pendant les troubles de la minorité. — Réunion des États généraux. — Richelieu, premier ministre. — Suppression de l'amiralat. — Assemblée des Notables. — Siège de la Rochelle. — Mesures prises pour assurer une protection efficace au commerce maritime. — Combats dans l'Océan et la Méditerranée. — Mort du cardinal. — La marine sous la régence. — Colbert. — Expédition contre les Barbaresques. — Le duc de Beaufort se rend dans la Manche. — Expédition de Candie. — Alliance de la France et de l'Angleterre contre la Hollande. — Combats livrés par les alliés à la marine des Provinces-Unies. — Paix conclue entre l'Angleterre et la Hollande. — La France est en guerre avec les Provinces-Unies et l'Espagne.

I

Pendant les troubles de la minorité, les projets relatifs à la marine furent abandonnés. Quelques années après l'avènement au trône de Louis XIII, notre faiblesse au point de vue maritime était si grande que le gouvernement ne put mettre en mer des forces suffisantes pour arrêter les dépradations que des navires protestants, sortis du port de la Rochelle, commettaient sur les côtes de la Guyenne, du Poitou et de la Bretagne. Louis XIII, déclaré majeur en octobre 1614, abandonna le pouvoir à Marie de Médicis. La reine-mère, en présence des difficultés qu'elle rencontrait pour gouverner, prit le parti de convoquer les États généraux. La lecture des cahiers de cette assemblée qui se réunit à la fin de l'année 1614, témoigne de la situation malheureuse dans laquelle se

trouvaient la marine militaire et la marine marchande. Les événements allaient bientôt montrer qu'une flotte de guerre était nécessaire, non seulement pour protéger notre commerce et sauvegarder notre dignité à l'extérieur, mais aussi pour assurer la paix à l'intérieur. En 1620, la Rochelle, soulevée de nouveau, servit d'asile aux huguenots auxquels vinrent se joindre tous les mécontents. Louis XIII fit investir la ville, mais il ne pouvait s'en rendre maître qu'à la condition de disposer d'une force navale suffisante pour bloquer étroitement le port. Dix galères furent envoyées de la Méditerranée dans l'Océan, elles franchirent le détroit de Gibraltar, en 1621, relâchèrent à Lisbonne où elles passèrent l'hiver, et, l'année suivante, elles rallièrent à Port-Louis les forces que nous étions parvenues, non sans peine, à réunir. Les bâtiments du roi, sous le commandement du duc de Guise et du vice-amiral Saint-Luc, battirent la flotte rochelaise dans un combat soutenu, de part et d'autre, avec une extrême vigueur. Les rebelles, ne recevant pas de l'étranger les secours sur lesquels ils comptaient, se décidèrent à traiter. L'édit de Nantes fut confirmé et la tranquillité parut rétablie.

La paix ne fut pas de longue durée ; la guerre religieuse se ralluma en 1625. Le duc de Soubise, un des chefs du parti huguenot, après s'être emparé de l'île de Ré, entra dans le Blavet avec douze navires armés en guerre et dix barques légères ; il prit six bâtiments que le roi faisait armer pour protéger les côtes de la Méditerranée contre les Barbaresques. Louis XIII fut obligé de demander l'assistance d'une puissance étrangère pour combattre les rebelles. En vertu d'un traité signé à la Haye, par notre ambassadeur, le comte de Lesdiguières, les États généraux s'engagèrent à mettre à notre disposition vingt bâtiments de guerre. On convint que douze de ces bâtiments auraient des

capitaines et des équipages français. Nous avions introduit cette clause dans la crainte que les Hollandais ne prissent parti, pendant la campagne, pour leurs coreligionnaires. Le roi Charles Ier consentit à fournir à Louis XIII quelques navires ; ceux-ci reçurent des soldats français destinés à contenir les équipages qui manifesteraient l'intention de ne pas se battre contre les Rochellois. Cette situation était aussi humiliante pour l'amour-propre national que dangereuse pour notre sécurité. Les bâtiments hollandais et anglais, auxquels vinrent se joindre quelques navires armés à Port-Louis, formèrent une flotte qui fut placée sous les ordres de l'amiral de France, le duc de Montmorency. Celui-ci livra, le 15 septembre 1625, un combat acharné à l'escadre des révoltés, que commandait Jean Guiton. Dix navires de la Rochelle tombèrent entre nos mains : les autres, empêchés par la flotte royale de regagner le port de la Rochelle, se réfugièrent en Angleterre. L'île de Ré fut reprise aux insurgés. La nouvelle des succès remportés par le duc de Montmorency souleva un très vif mécontentement en Hollande et en Angleterre. A la suite de ce mouvement d'opinion, il ne fut plus possible de compter sur le concours des marines étrangères. La France, réduite à ses propres moyens, se trouva dans l'impossibilité de maintenir le blocus de la Rochelle. Buckingham, le favori de Charles Ier, était acquis aux révoltés, et ses efforts tendaient à amener une rupture entre son pays et le nôtre. Voulant précipiter les événements, il fit saisir, sans même invoquer un prétexte, plusieurs navires de commerce français. Notre ambassadeur ayant fait entendre des plaintes très vives, Buckingham, qui ne se sentait pas soutenu par le Parlement, les fit relâcher. Un navire fut expédié à Calais avec des dépêches annonçant que satisfaction était donnée à la France ; ce même navire, après l'accomplis-

sement de sa mission, revint en Angleterre ramenant trois bâtiments pris sur la rade de Calais. Buckingham, poursuivant ses projets, amena Charles Ier à donner des secours aux rebelles. La situation du royaume était pleine de péril, mais un grand politique survint et les difficultés furent aplanies.

En 1616, Richelieu, alors évêque de Luçon, avait été appelé aux affaires : disgrâcié en 1617, il était resté plusieurs années dans le diocèse d'Avignon. Après avoir servi d'intermédiaire entre la reine-mère et la Cour, il entra au Conseil en 1624. L'année suivante, devenu premier ministre, il se trouva en présence d'une nouvelle guerre religieuse soutenue par l'Angleterre. Pour rétablir la paix dans le royaume, il fallait enlever la Rochelle aux protestants. Or, pour prendre cette ville, il était nécessaire d'empêcher les Anglais, maîtres de la mer, de la secourir.

Richelieu résolut de donner à la France une flotte de guerre qui lui permît de prendre, parmi les nations maritimes, le rang que lui assignaient l'étendue de ses côtes et les ressources de son territoire. Les institutions de cette époque présentaient de sérieux obstacles à l'exécution de ce projet. Les affaires maritimes étaient placées sous la direction d'un dignitaire qui portait le titre d'amiral de France. Cet amiral avait de droit le commandement des armées navales et des ports. La nomination des officiers et des fonctionnaires servant dans la marine lui appartenait. Avec cette organisation, l'unité de vues indispensable pour atteindre le but que poursuivait Richelieu, ne pouvait exister. Il était, en effet, difficile de croire que l'amiral consentirait à n'être que l'instrument docile des volontés du ministre. D'autre part, le pouvoir dont disposait ce personnage était un fait absolument inconciliable avec les idées de

Richelieu en matière de gouvernement. L'amiralat, dont le titulaire, Henri de Montmorency, reçut une indemnité de douze cent mille livres, fut supprimé en 1626. Le roi créa la charge de grand maître chef et surintendant de la navigation et du commerce, et il la confia à Richelieu. Celui qui occupait ce nouveau poste devait jouir, si ce n'est de tous les honneurs, au moins de tous les droits dévolus jusque-là à l'amiral de France. En conséquence, Richelieu se trouva en possession de l'autorité que réclamait l'exécution de ses desseins.

L'assemblée des Notables, réunie à Paris le 2 décembre 1626, demanda au roi, sur la proposition du cardinal, que l'État entretînt, d'une manière permanente, quarante-cinq bâtiments de guerre. Sans marine, fût-il dit à cette occasion, on ne peut ni profiter de la paix, ni faire la guerre d'une manière avantageuse. Notre marine marchande aurait pu être florissante, mais quelle navigation pouvaient faire nos navires s'ils n'étaient pas protégés contre les Turcs, dans la Méditerranée, et contre les pirates sur les côtes de l'Océan : enfin, comment l'industrie de la grande pêche se serait-elle développée alors que les pêcheries de Terre-Neuve étaient inabordables. C'était donc tout d'abord à l'État de jouer le rôle de protecteur qui lui appartenait. Richelieu commanda aux constructeurs les plus habiles de la Hollande dix bâtiments de guerre pour le compte du gouvernement français. La création de cent compagnies destinées, sous le titre de compagnies ordinaires de la marine, à faire le service sur les bâtiments de l'État, avait été décidée en 1622. Jusque-là, les soldats embarqués sur les flottes étaient pris dans les rangs de l'armée de terre. En 1627, les cent compagnies détachées furent supprimées et les hommes qui en faisaient partie formèrent un régiment qui prit le nom de régiment de la marine. Les compa-

gnies franches de 1622 et le régiment de la marine dans lequel elles vinrent se fondre, cinq ans après, sont les premières troupes de la marine dont l'existence ait été officiellement constatée. On remarquera qu'il ne s'agissait pas de troupes destinées à servir dans les ports ou dans les colonies, mais d'hommes appelés à former une fraction importante des équipages de la flotte de guerre.

En 1627, le roi vint, en personne, mettre le siège devant la Rochelle : il était accompagné de Richelieu qui avait l'intention bien arrêtée de réduire la cité rebelle, devenue l'alliée de l'étranger. Louis XIII, étant tombé malade, s'éloigna, laissant Richelieu chargé, avec le titre de lieutenant du roi, de la direction générale des opérations sur terre et sur mer que le siège devait entraîner. Les Anglais se décidèrent à intervenir. Le 7 juin 1627, Buckingham quitta l'Angleterre avec quatre-vingt-dix bâtiments, portant un corps de débarquement d'environ dix mille hommes. A son arrivée devant l'île de Ré, trente bâtiments étaient restés en arrière ; il les attendit pendant quelques jours, ce qui nous permit d'organiser la défense. Lorsque toute sa flotte fut réunie, Buckingham mit ses troupes à terre ; celles-ci parvinrent, malgré la résistance qui leur fut opposée, à refouler la garnison dans la ville de Saint-Martin, devant laquelle elles mirent le siège. Thoiras, le gouverneur de l'île de Ré, était disposé à se défendre jusqu'à la dernière extrémité, mais, ayant peu de vivres, la famine pouvait le contraindre à capituler. Le capitaine Vallin, avec seize barques, montées par des marins basques, traversa, de nuit, la flotte anglaise, apportant aux assiégés des vivres et des munitions : cette opération terminée, il partit emmenant les malades et les blessés. Une seconde tentative, faite dans le même but par le capitaine Audouin, de l'île de Ré, fut également couronnée de succès. Nous ne

perdions pas de vue la situation de Saint-Martin. Une flottille débarqua des troupes dans l'île : Shomberg, qui les commandait, fit lever le siège de Saint-Martin : réuni à Thoiras, il battit les Anglais et les poursuivit, en leur infligeant de grandes pertes, jusque sous le canon de leur flotte. Ceux-ci se rembarquèrent et Buckingham fit route pour l'Angleterre. L'ennemi restant maître de la mer, conservait la possibilité de ravitailler la Rochelle. La flottille, à l'aide de laquelle nous avions débarqué des troupes dans l'île de Ré, apportait un concours utile aux opérations militaires, mais elle était insuffisante pour couper les communications des assiégés avec le large. Or, les généraux déclaraient que la Rochelle ne serait pas prise si cette condition n'était pas remplie. Le cardinal résolut de fermer le port par une digue. Ce travail, grâce à l'habileté de l'ingénieur Clément Métézau, chargé de cette importante opération, et au dévouement de nos soldats, fut terminé au milieu de l'année 1628. Cette digue était longue de sept cent quarante toises : elle avait treize pieds de haut et dix-huit pieds de large à sa base. On la construisit en coulant des bâtiments remplis de maçonnerie. Les détails de l'exécution furent confiés à un maître-maçon de Paris du nom de Jean Tircot. Dès lors, aucun secours ne pouvait entrer dans la place ; deux tentatives, faites par les Anglais pour ravitailler la Rochelle, échouèrent. La ville, vaincue par la famine, ouvrit ses portes au mois d'octobre 1628.

Si le mode employé pour fermer le port de la Rochelle constituait un titre d'honneur pour les assiégeants, d'autre part, la construction de la digue avait coûté beaucoup de temps et d'argent qui eussent été épargnés si une escadre française, croisant devant la Rochelle, en avait interdit l'accès à l'ennemi. Le cardinal, plus que

jamais convaincu de l'infériorité à laquelle la France se trouverait condamnée, si elle n'avait pas de marine militaire, se mit immédiatement à l'œuvre pour jeter les bases d'un grand établissement maritime. Les bâtiments de guerre devinrent la propriété de l'État; les ports furent améliorés et fortifiés, et, à la tête de chacun d'eux, une ordonnance, portant la date du 29 mars 1631, plaça un commissaire général et un chef d'escadre. Ces deux fonctionnaires, auxquels des officiers furent adjoints, reçurent la mission de réparer et d'entretenir les bâtiments qui se trouvaient dans nos arsenaux, et d'armer ceux que le ministre désignait pour aller à la mer. Les capitaines et les lieutenants, destinés à embarquer sur les bâtiments de guerre, furent maintenus au service d'une manière permanente. Richelieu leur alloua une solde à terre distincte de celle qu'ils recevaient à la mer. Il fonda des écoles de canonnage et il nomma, dans chaque port, un officier spécialement chargé du service de l'artillerie. On disposa dans les magasins le matériel nécessaire pour armer les bâtiments à flot. Un deuxième régiment des troupes de la marine, qui prit le nom de régiment royal des vaisseaux, fut créé en 1635. Le service des officiers et des équipages à terre et à la mer fut réglementé. Il n'y avait, à cette époque, aucune législation particulière pour la marine de guerre. Dans les ports militaires, aussi bien que sur les vaisseaux armés provisoirement pour le compte du roi, on appliquait les lois et les coutumes en usage sur les navires de commerce. Un code pénal, destiné à la marine de l'État, parut en 1634.

Se souvenant des plaintes que le commerce avait fait entendre, lors de la réunion des États généraux, en 1614, Richelieu fit armer douze galères dans la Méditerranée. Ces bâtiments, répartis dans les ports de Mar-

seille, Toulon et Antibes, furent spécialement chargés de la surveillance des côtes de Provence et du Languedoc: il leur était enjoint de donner la chasse aux Barbaresques qui n'avaient pas craint, tant l'impunité avait accru leur audace, de prendre les îles d'Hyères pour centre de ravitaillement. Des négociations furent entamées avec les pachas d'Alger, de Tunis et du Maroc, afin d'obtenir que le pavillon de la France fût respecté par les bâtiments des trois régences. Des mesures furent prises pour assurer la sécurité des navires de commerce sur les côtes de l'Océan. Quoique rejetées au second plan par l'avènement des vaisseaux ronds, c'est ainsi qu'on appelait les navires à voiles, les galères jouaient encore un rôle important. Elles étaient dirigées par Pierre de Gondi qui portait le titre de général des galères : cette qualité lui donnait le commandement des îles d'Hyères et la lieutenance générale du roi dans les mers du Levant. Richelieu obtint, moyennant une indemnité de cinq cent soixante mille livres, la cession de cette charge en faveur du fils d'une de ses sœurs, le marquis du Pont de Courlay. Ce dernier exerça les fonctions de sa charge, en ce qui concernait la partie militaire: il commanda les galères lorsqu'elles furent envoyées à la mer, mais le cardinal garda, entre ses mains, la direction supérieure de ce service. C'était, d'ailleurs, le but qu'il s'était proposé, en confiant cet emploi à son neveu.

En 1635, la guerre éclata entre la France, alliée à la Hollande, et l'Espagne. Quarante bâtiments de guerre, ayant de huit à cinquante-deux canons, six brûlots et quatorze navires de charge, furent réunis, au mois de juin 1636, sur la rade de Belle-Ile. Cette flotte, dont l'armement représentait, de la part du cardinal et de ses agents, un effort considérable, était commandée par Henri de Lorraine, comte d'Harcourt. Ce dernier avait,

auprès de lui, comme conseiller, Mgr d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux, qui s'était distingué au siège de la Rochelle. Le capitaine du navire amiral, le commandeur Des Goutles, vieil officier ayant une grande expérience de la mer, était, au point de vue purement maritime, le véritable chef de l'armée. Les instructions adressées au comte d'Harcourt lui prescrivaient de se rendre dans la Méditerranée : il devait s'entendre avec le maréchal de Vitry, gouverneur de Provence, pour reprendre les îles de Lérins que les Espagnols nous avaient enlevées l'année précédente. Le roi et son ministre tenaient particulièrement à l'exécution de ce projet. Après avoir embarqué un corps de quatorze mille soldats, la flotte fit route vers le détroit. Dans les premiers jours d'août, le comte d'Harcourt rallia, aux îles d'Hyères, les galères du marquis du Pont de Courlay et une escadre de bâtiments à voiles, commandée par le baron d'Allemagne. Il prit, conformément aux ordres de la Cour, le commandement en chef de nos forces navales. Par suite de contestations survenues entre le gouverneur de la Provence et le comte d'Harcourt, l'année se passa dans l'inaction. Le maréchal de Vitry avait laissé prendre les îles de Lérins par sa négligence. Le roi, se souvenant peut-être de la journée du 24 avril 1617, et supposant, d'autre part, que le marquis de Vitry ferait tous ses efforts pour réparer sa faute, s'était montré très indulgent. Dans un Conseil de guerre, tenu au commencement de 1637, le maréchal, mécontent de trouver Mgr de Sourdis peu disposé à accepter ses avis, s'emporta au point de le frapper. Lorsque ces faits furent connus, le roi ajourna encore une fois les mesures de sévérité, mais le maréchal ayant continué, malgré les ordres formels de la Cour, à vivre en mauvaise intelligence avec l'archevêque, perdit son

commandement. Le comte d'Harcourt s'empara des îles de Lérins au mois de mai 1637. En 1638, Mgr de Sourdis appuya, avec une flotte de plus de cinquante bâtiments de guerre, les opérations de Condé qui assiégeait Fontarabie. L'armée se plaignant du peu d'effet que produisait son artillerie, la marine mit à terre huit pièces ainsi que les hommes nécessaires pour les servir. Des navires espagnols, réfugiés dans le port du Passage, furent capturés. Dix-huit bâtiments ennemis, faisant route pour débarquer des troupes à Saint-Sébastien, furent aperçus et chassés par une division de notre armée qui croisait au large. Les Espagnols purent atteindre l'anse de Guetaria, où ils prirent une position très forte sous la protection des batteries établies sur la côte. Mgr de Sourdis les fit attaquer par un détachement de sa flotte, auquel il adjoignit six brûlots. L'anse de Guetaria étant très étroite, on ne put déployer, devant l'ennemi, qu'un petit nombre de bâtiments. La flotte française ne tira donc aucun avantage de sa supériorité : néanmoins, après un combat acharné, les navires espagnols furent coulés ou incendiés. Les pertes de l'ennemi, d'après la correspondance de Mgr de Sourdis, s'élevaient à cinq mille hommes, tués ou blessés : les nôtres n'avaient aucune importance. Un bâtiment, très remarquable pour cette époque, figurait dans la flotte de Mgr de Sourdis. La *Couronne*, c'était son nom, réalisait un progrès considérable dans l'art de la construction. Ce bâtiment avait cent vingt pieds de quille et deux cents pieds de longueur totale, mesurée à partir de l'arrière du château de poupe jusqu'à l'extrémité de l'éperon : et sa plus grande largeur, en dedans, était de quarante-quatre pieds. Depuis que le canon était devenu l'arme de la marine, on avait une tendance à exagérer, sur chaque navire, le nombre des

pièces : des bâtiments, plus petits que la *Couronne*, portaient jusqu'à deux cents canons. Cette artillerie surchargeait le navire et ne pouvait être utilisée par suite de l'extrême rapprochement des sabords, séparés par un espace mesurant cinq à six pieds. La *Couronne* était armée de soixante-douze canons, la distance entre chaque sabord était de onze pieds. Ce navire, considéré comme un chef-d'œuvre par les marins de cette époque, avait été construit à la Roche-Bernard, sous la direction d'un charpentier fameux, Charles Morieu, originaire de Dieppe.

Au mois d'août de l'année 1638, une rencontre eut lieu sur les côtes d'Italie, non loin de Gênes, entre les galères de France et celles d'Espagne. Les Français remportèrent une éclatante victoire. Richelieu, parlant de ce combat dans son testament politique, dit : « Quinze galères des nôtres en attaquèrent autant d'Espagne, et les combattirent avec un si grand avantage que nos ennemis y perdirent quatre à cinq mille hommes et six galères entre lesquelles une capitane et deux patrones. » En 1639, au mois de juillet, Mgr de Sourdis faisait route vers la Corogne, lorsque son escadre fut dispersée par un coup de vent d'une extrême violence. Quelques bâtiments disparurent dans la tourmente, d'autres firent des avaries considérables. Après être resté quelque temps à Belle-Ile pour se réparer, Mgr de Sourdis reprit la mer. Il termina sa campagne sans avoir eu la bonne fortune de rencontrer l'ennemi. Le 22 juillet de l'année 1640, Armand Maillé de Brézé, placé à la tête de l'escadre de l'Océan, attaqua, entre le cap Saint-Vincent et Cadix, la flotte des Indes et la contraignit à la retraite, après lui avoir pris ou coulé six galères. En 1641, Mgr de Sourdis, appelé au commandement de nos forces navales dans la Méditerranée, enleva plusieurs bâtiments espagnols dans le

port de Roses, puis il bloqua la ville de Tarragone qui était assiégée par une armée française. Il eut, le 3 juillet, avec les galères d'Espagne, un premier engagement qui lui fut favorable : attaqué, le 22, par des forces supérieures, l'archevêque fut obligé de lever le blocus. Notre retraite permit aux Espagnols de ravitailler Tarragone : or, cette ville, qui n'avait plus de vivres, était sur le point de capituler. La conduite de Mgr de Sourdis, les 3 et 22 juillet, avait été irréprochable. Telle était l'opinion des principaux officiers au nombre desquels figurait Duquesne ; néanmoins, son échec devant Tarragone amena sa disgrâce. Il perdit son commandement, et il lui fut fait défense de venir à Paris. Les services de l'archevêque n'étaient plus appréciés favorablement : après avoir été l'homme de confiance du cardinal, Mgr de Sourdis était devenu suspect, et Mgr de Besançon avait été placé auprès de lui pour le surveiller. L'archevêque s'était compromis par des paroles imprudentes, et il était entré en relation avec les ennemis du cardinal, ce que ce dernier ne pardonnait pas.

Depuis quelque temps déjà et même avant que Louis XIII montât sur le trône, des gentilshommes soucieux de reconstituer leur fortune, demandaient qu'il leur fût permis de se livrer au commerce, à la condition, toutefois, de conserver les prérogatives attachées à leur ordre. En 1627, les nobles adressèrent au roi une demande tendant « à avoir part et entrer au commerce sans déchoir de leurs privilèges ». Un an après, lors de la formation d'une Compagnie destinée à fonder des établissements dans les Indes occidentales, le roi donna à toutes les personnes nobles, de quelque qualité qu'elles fussent, aux ecclésiastiques, officiers et autres, l'autorisation d'entrer dans ladite Compagnie, sans pour cela déroger aux privilèges accordés à leurs ordres. Des lettres de

noblesse devaient être données à ceux qui, sans être gentilshommes, contribueraient par leur talent au succès de l'entreprise. Une ordonnance, rendue en 1629, généralisa ce qui semblait n'être qu'un cas particulier. Cette ordonnance, après avoir établi une distinction entre le grand et le petit commerce, déclara que les gentilshommes faisant la banque et le commerce seraient soumis à la taille. Elle régla ce qui avait trait au commerce maritime dans un article ainsi conçu : « Pour convier nos subjects, de quelque qualité et condition qu'ils soient, de s'adonner au commerce et traffic par mer, et faire cognaistre que notre intention est de relever et faire honorer ceux qui s'y occuperont : nous ordonnons que tous gentilshommes qui, par eux ou par personnes interposées, entreront en part et société dans les vaisseaux, denrées et marchandises d'iceux, ne dérogeront point à noblesse, sans toutefois pouvoir vendre en détail. » Cette mesure avait le mérite très grand d'introduire, dans les affaires maritimes et coloniales, un personnel actif, vigoureux, hardi, extrêmement propre à atteindre le but que poursuivait le cardinal.

A la mort de Louis XIII, arrivée en mai 1643, quelques mois après celle de son ministre, la situation maritime de la France témoignait avec éclat des efforts du cardinal et du succès de son entreprise. Le pavillon français se montrait avec honneur sur toutes les mers. Nous avions des ports, des arsenaux, des fonderies, un personnel spécialement destiné à la marine de guerre, et des vaisseaux en état de naviguer et de combattre. La marine du commerce, qui avait été l'objet de l'attention particulière du cardinal, avait pris un rapide essor. La France possédait des établissements aux Antilles, dans les Florides, au Canada, sur les côtes d'Afrique et à Madagascar. La colonisation avait reçu sur tous ces points une

très vive impulsion. En se substituant à l'amiral de France sous le titre de grand maître chef et surintendant de la navigation et du commerce, le cardinal n'avait pas obéi à un sentiment d'ambition vulgaire. L'intérêt de la France, aux destinées de laquelle il présidait, avait été l'unique mobile de sa conduite. Lorsque ce grand ministre mourut, son œuvre n'était pas achevée, mais dans l'organisation qu'il laissa derrière lui, il est facile de reconnaître les principes qui, plus tard, servirent de base aux institutions de Colbert.

II

Pendant les premières années de la régence d'Anne d'Autriche, la marine joua un rôle très honorable. Le duc de Brézé, à la tête de vingt-quatre bâtiments, rencontra les Espagnols le 9 août 1643, au large de Barcelone; il les attaqua et leur prit cinq bâtiments. Dans une seconde rencontre qui eut lieu le 3 septembre, l'ennemi subit de nouvelles pertes. Les Espagnols, très affaiblis par ces deux défaites, restèrent quelques années sans rien entreprendre sur mer. Dans le mois de juin 1646, le duc de Brézé croisait devant Orbitello pour couvrir le siège de cette place, du côté de la mer, avec quarante-cinq bâtiments parmi lesquels figuraient vingt galères et dix brûlots, lorsque l'ennemi fut signalé. L'amiral, don Francisco Diaz Pimienta, avait sous ses ordres vingt-cinq vaisseaux, trente galères et huit brûlots. Après un combat très vif, l'amiral espagnol, quoiqu'il eût l'avantage du nombre, nous abandonna le

champ de bataille. Le duc de Brézé, ayant trouvé dans ce combat une mort glorieuse, Mazarin lui donna pour successeur celui qui était le véritable chef de l'armée, le commandeur Des Gouttes. En 1647 et en 1653, les escadres françaises, sous le commandement du maréchal de la Meilleraye, du duc de Richelieu et du duc de Vendôme, appuyèrent avec succès les opérations des troupes françaises en Espagne et en Italie. Les troubles de la Fronde ruinèrent cette marine naissante. La charge de surintendant général de la navigation et du commerce, prise d'abord par la reine, à l'instigation de Mazarin qui n'osait la conserver, fut donnée en 1650 à la maison de Vendôme. La royauté se trouva de nouveau dépourvue de l'autorité nécessaire pour diriger les affaires de la marine. Dans nos ports, où régnait l'abandon le plus complet, nous avions une trentaine de bâtiments parmi lesquels on ne comptait que trois vaisseaux de soixante à soixante-dix canons. Les arsenaux furent laissés dans le dénûment, les bâtiments à flot dépérirent et on n'entreprit aucune construction neuve. Le personnel, aussi négligé que le matériel, disparut ou fut détourné de sa destination. Lorsque l'autorité royale fut rétablie, Mazarin donna quelque attention à la marine, dont les services lui étaient nécessaires pour combattre les Espagnols. Les tentatives faites à cette époque pour réorganiser nos forces navales, ne furent pas poussées avec une vigueur suffisante pour aboutir à un résultat sérieux.

Colbert, nommé intendant des finances en 1661, trouva le trésor vide et les revenus de plusieurs années dépensés à l'avance. Grâce à l'ordre qu'il apporta dans l'organisation des services dont il était chargé, Louis XIV put, en 1662, donner cinq millions au roi d'Angleterre, Charles II, pour racheter Dunkerque. Des travaux furent immédiatement entrepris pour fortifier cette place et

creuser un bassin entre la ville et la citadelle. En 1663, Colbert, nommé intendant de la marine, eut, tout en conservant les finances, la direction du département de la marine dont de Lyonne, secrétaire d'État aux affaires étrangères, resta nominalement chargé. Colbert envisagea dans toute son étendue les conditions auxquelles était subordonnée la création d'un grand établissement maritime. Pour arriver à ce résultat, il fallait agrandir les arsenaux existants, en bâtir de nouveaux, amasser des approvisionnements, réunir des ouvriers, construire une flotte répondant à la situation de la France, former, ce qui présentait de sérieuses difficultés, un corps d'officiers, appeler les gens de mer sur les bâtiments de l'État, établir l'ordre dans la gestion financière et une exacte discipline dans le personnel. Ce plan une fois arrêté, Colbert en poursuivit l'exécution avec une persévérance, une opiniâtreté que rien ne put décourager. Le développement de la marine reprit alors sa marche. Colbert eut l'honneur d'achever ou, pour parler plus exactement, de faire sienne l'œuvre de Richelieu. Les premiers armements faits après la mort de Mazarin, furent dirigés contre les Barbaresques. Dans le courant de l'année 1663, deux escadres reçurent la mission de détruire les corsaires des régences d'Alger, de Tunis et de Tripoli. L'année suivante, le duc de Beaufort parti de Toulon au commencement du mois de juillet, se dirigea sur les côtes de l'Algérie avec seize vaisseaux, huit galères, douze navires de charge et vingt-cinq petits bâtiments portant des vivres et du matériel. Sept galères de Malte s'étaient rangées sous son pavillon. Des troupes expéditionnaires étaient embarquées sur l'escadre. Après avoir touché à Bougie, le 21 juillet, l'armée arriva le 22 devant Djijelly. Le duc de Beaufort avait l'ordre de s'emparer de ce point que le gouvernement français comptait occuper d'une

manière permanente. Les troupes, mises à terre sous la protection des vaisseaux et des galères, entrèrent dans la ville après un combat très vif. Le duc de Beaufort appareilla le 27 octobre avec le gros de l'escadre. Quelques jours après son départ, l'armée, ayant fait des pertes assez sérieuses dans une rencontre avec les Arabes, se montra très découragée. Les généraux, réunis en Conseil, furent unanimes pour déclarer que les circonstances exigeaient l'abandon de Djijelly. Le marquis de Martel ayant mouillé devant la ville avec six vaisseaux, les troupes s'embarquèrent sur son escadre dans la nuit du 3 octobre. Un déplorable événement marqua la fin de cette expédition. Un bâtiment de transport, sur lequel se trouvaient plusieurs centaines de soldats, coula en vue de Marseille : on ne parvint à sauver qu'un très petit nombre d'hommes. Le duc de Beaufort fit, en 1665, une nouvelle campagne sur la côte septentrionale d'Afrique. A son retour, il reçut l'ordre de tenir son escadre prête à se rendre dans l'Océan.

Louis XIV ayant résolu de s'unir à la Hollande, alors en guerre avec la Grande-Bretagne, le duc de Beaufort appareilla de Toulon, à la fin d'avril 1666, avec une escadre forte de trente bâtiments et de dix brûlots. Arrivé dans les derniers jours de mai sur les côtes du Portugal, il s'établit en croisière, conformément aux ordres de la Cour, pour protéger la navigation de Duquesne, chargé de conduire Mlle d'Aumale à Lisbonne. Le départ de la future reine de Portugal ayant été retardé, de nouvelles instructions prescrivirent au duc de Beaufort de mouiller à l'entrée du Tage. A la fin du mois de juillet, craignant de manquer de vivres, il fit route pour la Rochelle, où il mouilla le 23 août. Les Hollandais ne nous avaient pas attendus, et leur flotte, commandée par Ruyter, avait livré bataille aux Anglais,

le 11 juin et le 4 août. Le duc de Beaufort, après avoir été rallié par Duquesne, prit la mer pour rejoindre nos alliés. Il avait été convenu que la flotte des États se porterait au-devant des Français jusqu'à l'entrée de la mer du Nord. Arrivé devant Dieppe, le duc de Beaufort apprit que les Hollandais étaient rentrés dans le Texel : traversant de nouveau la Manche, il gagna le port de Brest. En juin 1667, Ruyter prit la mer avec soixante-neuf vaisseaux : après avoir détruit les établissements de Catham, il remonta la Tamise jusqu'à Gravesend et fit trembler Londres. Au printemps de l'année 1667, une trêve, bientôt suivie de la paix, fut conclue entre la France et la Grande-Bretagne. Depuis 1663, Colbert, ainsi que nous l'avons dit, dirigeait la marine avec le titre d'intendant : nommé, en 1669, secrétaire d'État, il eut, en cette qualité, dans ses attributions, le commerce et la marine, que le roi retira au secrétaire d'État des affaires étrangères, les finances, les travaux publics et les beaux-arts. Un homme, même de grande valeur, eut succombé sous le poids : il fallait être Colbert pour le porter.

Au commencement de l'année 1669, Louis XIV prit la détermination de secourir les Vénitiens assiégés par les Turcs dans Candie. Le 7 juin, le duc de Beaufort appareilla de Toulon avec seize vaisseaux, dix brûlots et une vingtaine de transports. M. de Vivonne était parti quelques jours auparavant avec treize galères. Huit mille hommes, commandés par le général de Navailles, avaient pris passage sur les bâtiments de l'expédition. Le 19, toutes les forces placées sous le commandement du duc de Beaufort, à l'exception des galères, mouillaient devant Candie. Les troupes débarquèrent immédiatement et une attaque générale du camp ennemi fut décidée. Douze cents hommes, pris parmi les équipages

et les soldats de marine, furent mis à terre. Le commandant en chef de l'escadre, le duc de Beaufort, n'avait voulu céder à personne l'honneur de les mener au feu. Le 25 juin, nos troupes, vigoureusement conduites, culbutèrent tout ce qu'elles trouvèrent devant elles; après quelques heures de combat, elles avaient enlevé les principales positions de l'ennemi. Les généraux français se considéraient comme certains du succès, lorsqu'un événement inattendu vint changer la face des choses. Une explosion formidable eut lieu dans une batterie turque dont nous nous étions emparés: le feu avait pris à un dépôt de poudre et de grenades. Les soldats, croyant marcher sur un sol miné, s'enfuirent saisis d'une terreur panique. Les Turcs, qui étaient en pleine retraite, s'apercevant du désordre qui régnait dans nos rangs, revinrent à la charge. Le duc de Beaufort, indigné, se jeta sur l'ennemi avec une poignée d'hommes; il fut tué ainsi que la plupart de ceux qui l'accompagnaient.

Quelques jours après, les vaisseaux de l'escadre et les galères prirent position près de la côte. Tous ces bâtiments ouvrirent sur le camp turc un feu très vif: pendant cette canonnade, dont le seul résultat fut de tuer quelques hommes à l'ennemi, un de nos bâtiments, la *Thérèse*, fit explosion. On avait eu l'imprudence de monter un approvisionnement de gargousses dans la batterie. Les embarcations de l'escadre, mises immédiatement à la mer, recueillirent à peine quelques hommes. M. de Navailles ayant renouvelé, sans succès, la tentative du 25 juin, prit la détermination de se rembarquer. Le général des galères, M. de Vivonne, devenu commandant en chef de l'escadre par la mort du duc de Beaufort, ramena les bâtiments et les troupes à Toulon. Le corps du duc de Beaufort n'ayant pas été

retrouvé, le bruit courut, à Paris, que le prince était prisonnier. Cette version ne fut pas accueillie à la Cour, et le roi disposa, le 12 novembre 1669, de la charge de grand maître de la navigation et du commerce. L'amiralat, supprimé, en 1626, par Richelieu, fut rétabli, mais cette dignité, réservée aux enfants de France, ne constitua plus qu'une distinction honorifique.

Depuis que la France avait conclu la paix avec l'Espagne, en 1659, notre marine n'avait combattu que les Barbaresques : une épreuve plus sérieuse attendait les escadres créées par Colbert. Au commencement de l'année 1672, Louis XIV s'unit à l'Angleterre contre la Hollande. Le comte d'Estrées rallia, le 13 mai, sur la rade de Sainte-Hélène, devant Porstmouth, les forces que commandait le duc d'York. Quelques jours après, quatre-vingts vaisseaux, comprenant trente vaisseaux français, se dirigèrent vers les côtes de la Hollande. Le 29 juin, les alliés se trouvèrent en présence de l'ennemi; le jour touchant à sa fin, le commandant de l'armée combinée crut prudent de remettre l'attaque au lendemain. Une brume très épaisse enveloppa les deux flottes pendant la nuit : lorsqu'elle se dissipa, dans la matinée du 30, les Hollandais étaient hors de vue. Le duc d'York jeta l'ancre à Southwood-bay, à trente lieues environ dans le nord de l'embouchure de la Tamise. La direction générale du mouillage était nord et sud. Les trois escadres de l'armée anglo-française se trouvaient rangées dans l'ordre suivant : l'escadre française formant l'avant-garde, puis, en remontant vers le nord, le corps de bataille et l'arrière-garde. Le 7 juin, au point du jour, les frégates signalèrent la flotte des États généraux. Les Hollandais gouvernaient sur Southwood-bay avec une légère brise de nord-est : arrivés à petite distance de terre, ils serrèrent le vent, les amures à bâbord.

et ils prolongèrent notre ligne du nord au sud en la canonnant. Les alliés, surpris, se hâtèrent de mettre sous voile; quelques bâtiments coupèrent leurs câbles, d'autres laissèrent à terre une partie de leurs embarcations. Le corps de bataille, qui était sous les ordres directs du duc d'York, et l'arrière-garde, commandée par le comte de Sandwich, prirent les amures à tribord. Ruyter, avec la première escadre, et un de ses lieutenants, l'amiral van Gent, avec la troisième, suivirent le mouvement des Anglais. Le commandant de l'avant-garde hollandaise, l'amiral Bankaert, continua sa route vers le sud, se dirigeant sur les Français qui avaient pris, en appareillant, les amures à bâbord. Arrivé à portée de canon, il ouvrit le feu sur nos vaisseaux, mais il ne s'approcha pas de notre ligne, quoiqu'il fût au vent et, par conséquent, libre de choisir la distance à laquelle il voulait combattre. L'engagement entre les Hollandais, conduits par les amiraux Ruyter et Gent, et les Anglais, fut très vif. Les vaisseaux des deux nations se mêlèrent, et, de part et d'autre, il y eut des navires complètement désemparés. Le duc d'York, obligé d'abandonner son vaisseau, le *Royal-Prince*, porta successivement son pavillon sur le *Saint-Michel* et le *London*. Le *Royal-Jacques*, de cent canons, que montait le comte de Sandwich, commandant de la troisième escadre, fut incendié par un brûlot. Le vaisseau de Ruyter, les *Provinces-Unies*, éprouva de très graves avaries. Dans la soirée, les Hollandais tinrent le vent et le feu cessa sur toute la ligne. L'amiral Bankaert fit route pour rejoindre le gros de son armée, et le comte d'Estrées manœuvra pour rallier le duc d'York. Des vaisseaux anglais et français, sous-ventés au moment de l'appareillage, n'avaient pris qu'une part insignifiante au combat : quelques-uns, par suite de l'éloignement, n'avaient pas tiré un coup de

canon. Après être restées en présence, dans la journée du 8 juin, les deux armées se séparèrent: Ruyter rentra dans le Texel et le duc d'York ramena ses bâtiments dans les ports d'Angleterre. Avant de tenter les chances d'une nouvelle rencontre, les deux flottes avaient à subir d'importantes réparations.

Quelques écrivains ont prétendu que Louis XIV avait donné au vice-amiral d'Estrées l'ordre de ménager ses vaisseaux. S'il n'existe, à l'appui de cette assertion, d'autre preuve que la conduite de notre escadre, l'histoire doit écarter cette accusation. Avec les vents soufflant du nord-est, l'armée combinée ne pouvait se mettre en ligne, les amures à tribord, aussitôt après avoir appareillé. La troisième escadre et ceux des bâtiments de la première, qui précédaient le *Royal-Prince*, pouvaient, à la condition toutefois que le voisinage de la terre le leur permît, se placer par un mouvement d'arrivée sur l'avant de ce vaisseau. Quant aux navires de la première escadre qui étaient en arrière du *Royal-Prince* et tous les vaisseaux de la deuxième, ceux-là avaient l'obligation de s'élever au vent pour prendre leurs postes. Le vice-amiral d'Estrées prit les amures à bâbord avec l'intention de courir un bord au large, puis de virer de bord pour rallier le duc d'York. L'ennemi ne lui laissa pas le temps d'exécuter cette manœuvre: il fut attaqué avant d'avoir changé d'amures: aussitôt l'affaire engagée, le comte d'Estrées n'eut plus la liberté de ses mouvements. Si les Hollandais ne le pressèrent pas davantage, ce n'est pas à lui qu'il faut en demander compte. Nous ne trouvons jusqu'ici aucun fait donnant le droit d'affirmer que le commandant de notre escadre ait reçu l'ordre de ménager ses vaisseaux. D'autre part, les Français occupèrent, toute la journée, l'avant-garde hollandaise qui représentait le tiers de la

flotte des États généraux. En conséquence, chacune des trois escadres de l'armée combinée combattit un nombre d'ennemis proportionné à sa force. Comment, dès lors, peut-on dire que nous avons laissé écraser nos alliés. Faut-il examiner l'hypothèse d'une entente entre les gouvernements de France et de Hollande, par suite de laquelle l'amiral Bankaert ne nous aurait pas pressés très vivement? Cela ne semble pas très sérieux. Il eût fallu mettre dans le secret, outre Louis XIV et le gouvernement hollandais, Ruyter, ses deux chefs d'escadre, d'Estrées et ses lieutenants, Duquesne et de Rabesnière-Treslebois. Enfin, croit-on que, sous quelque gouvernement que ce soit, on trouve beaucoup de généraux disposés à sacrifier leur honneur aux exigences de la politique.

Le comte d'Estrées écrivit au ministre que plusieurs capitaines n'avaient pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour s'approcher de l'ennemi: au nombre des officiers dont il se plaignait, se trouvait le lieutenant-général Duquesne. D'autre part, on apprit, à Paris, que des bruits malveillants pour notre marine circulaient en Angleterre. Des personnages politiques, ennemis de l'alliance française, attaquaient avec beaucoup de vivacité le rôle joué par notre escadre. Celle-ci, disait-on, n'avait déployé aucune vigueur dans l'engagement qu'elle avait soutenu contre les Hollandais. Des bâtiments qui la composaient, les uns n'avaient pas tiré un coup de canon et les autres s'étaient battus de très loin. On s'émut, à Versailles, de ces accusations et des explications furent demandées au comte d'Estrées. Le marquis de Croissy, ambassadeur de France à Londres, reçut l'ordre de prendre toutes les informations de nature à éclairer le roi sur la conduite des généraux et des capitaines de l'armée. L'ambassadeur se rendit à

Chatham où étaient mouillés nos vaisseaux. Il ne tarda pas à s'apercevoir qu'il était chargé d'une mission difficile. Les officiers étaient divisés en deux camps, les uns soutenant d'Estrées et les autres Duquesne. Les renseignements qu'il obtint furent tellement contradictoires qu'il ne parvint pas à discerner la vérité. Pour bien comprendre les divers incidents de la journée du 7 juin, en ce qui nous concerne, il faut appliquer à l'escadre française le raisonnement que nous avons fait plus haut pour l'armée combinée. En serrant le vent, bâbord amures, aussitôt après avoir levé l'ancre, les vaisseaux du comte d'Estrées étaient obligés, pour se mettre en ligne, de se former sur le bâtiment le plus sous-venté, c'est-à-dire sur le *Téméraire*, chef de file de la première division. Les vents étant au nord-est, les vaisseaux prenant le plus près, les amures à bâbord, gouvernèrent à l'est-sud-est. On se rappelle que l'escadre était mouillée sur une ligne allant du nord au sud : nous devons ajouter que la terre n'eût pas gêné la formation immédiate d'une ligne de bataille, les amures à bâbord, puisque la côte d'Angleterre, à la hauteur de Southwood-bay, court au nord-est. Or, le *Saint-Philippe*, portant le pavillon du commandant en chef, tint le vent. Les bâtiments, qui étaient dans le nord de ce vaisseau, pouvaient se placer dans ses eaux, en laissant porter, mais ceux qui étaient dans le sud étaient condamnés à rester sous le vent de la ligne jusqu'à ce qu'ils eussent assez gagné dans l'est pour prendre leurs postes. C'est ce qui explique que le corps de bataille de l'escadre française et surtout l'arrière-garde, cette dernière, commandée par le chef d'escadre de Rabesnières-Treslebois, prirent part immédiatement au combat, tandis que l'avant-garde, sous les ordres de Duquesne, n'arriva que dans l'après-midi sur le champ de bataille. Ce retard était la conséquence de la brusque

apparition des Hollandais et de la manœuvre du comte d'Estrées. Ce dernier se battit très bravement et il s'approcha de l'ennemi autant qu'il le put, mais sa conduite fut celle d'un capitaine et non d'un amiral. Au lieu de faciliter la formation de son escadre, il ne se préoccupa que de s'élever au vent. Le dissentiment, survenu entre Duquesne et d'Estrées, prit de telles proportions qu'on reconnut, à Paris, l'impossibilité de laisser ces deux officiers généraux en présence l'un de l'autre. Colbert, qui connaissait Duquesne, était bien convaincu qu'il avait fait son devoir, mais, d'autre part, le vice-amiral d'Estrées avait une très grande situation à la Cour ; de plus, son vaisseau s'était bien battu, et lui-même avait conquis les sympathies des officiers anglais. Le roi décida que Duquesne ne serait pas employé pendant la campagne de 1673. Nous nous sommes étendu sur l'affaire de Southwood-bay dans le double but de combattre une erreur historique et de montrer la marine française à l'œuvre, la première fois qu'elle parut sur un grand théâtre. Quoique le rôle de notre escadre, le 7 juin 1672, eût été très effacé, l'esprit reste frappé de l'importance des résultats obtenus par Colbert en quelques années. On se rend compte de la somme d'efforts que l'armement de ces trente vaisseaux et la composition de leurs états-majors ont coûté au grand ministre.

En 1673, la mer du Nord fut le théâtre de nouveaux combats entre les alliés et les Hollandais. Les deux flottes ennemies se rencontrèrent, les 7 et 15 juin et le 21 août. Le 7 juin, l'escadre française qui formait, ce jour-là, le corps de bataille, montra une vigueur à laquelle les Anglais rendirent un public hommage : l'affaire du 15 juin fut une simple canonnade, mais, le 21 août, on se battit très sérieusement. De nouvelles et on pourrait dire d'interminables discussions, s'élevè-

rent à la fin de la campagne ; elles rappelaient celles de l'année précédente et n'avaient pas plus de portée. Le 21 août, il n'y avait eu aucun ensemble dans la manœuvre de la flotte anglo-française. Le prince Rupert, qui avait remplacé le duc d'York dans le commandement de l'armée, se plaignit de ses deux lieutenants, le contre-amiral Spragge et le comte d'Estrées. Ces deux officiers généraux protestèrent très vivement contre les reproches qui leur étaient adressés, et ils accusèrent, à leur tour, le prince Rupert d'avoir manœuvré, avec sa propre escadre, sans se préoccuper des deux autres. Le comte d'Estrées eut, en outre, des démêlés avec ses propres officiers. Dans le rapport qu'il envoya, à Paris, sur le combat du 21 août, il blâma avec une extrême sévérité la conduite du lieutenant-général, marquis de Martel, qui avait remplacé Duquesne dans le commandement de la première division de l'escadre. Moins heureux que son prédécesseur, le marquis de Martel ne se tira pas d'affaire par la perte de son commandement, il fut mis à la Bastille où il resta jusqu'au mois de février de l'année suivante. Une enquête, sur le combat du 21 août, faite par M. de Seuil, intendant de la marine à Brest, n'aboutit à aucun résultat. C'était là l'écueil bien naturel de ces sortes d'informations n'ayant d'autre base que des conversations particulières ou des interrogatoires officieux. D'autre part, à quel juge compétent fallait-il soumettre la conduite du commandant en chef et les contestations survenues entre lui et ses lieutenants? Non seulement le vice-amiral d'Estrées n'avait pas, en dehors du ministre, de supérieur dans la marine, mais il n'avait pas d'égal. Derrière lui venaient deux lieutenants-généraux, Duquesne et le marquis de Martel : or, le premier était en disgrâce et le second à la Bastille. Colbert n'avait pas, à sa disposition, de moyens régu-

liers d'informations : il devait tout voir et tout juger. Ces considérations montrent l'étendue de la tâche que ce grand ministre s'était imposée, et le mérite qu'il eut à la remplir : elles nous permettent, d'autre part, de dire que les rapports des intendants, lorsqu'ils ont trait à des sujets purement maritimes, n'ont aucune autorité.

De l'étude des batailles livrées aux Hollandais par les alliés, en 1672 et 1673, il ressort que, dans la flotte anglaise comme dans la nôtre, le personnel supérieur n'est pas à la hauteur de ses fonctions : il y a, sans nul doute, des exceptions, mais elles sont peu nombreuses. La formation de combat, qu'elle soit indiquée à l'avance ou signalée après l'appareillage, n'est l'objet, de la part des amiraux et des capitaines, d'aucune attention, et l'armée arrive en désordre devant l'ennemi. Le commandant en chef ne dirige pas plus ses trois escadres qu'il ne dirige le corps de bataille, placé sous son commandement direct : il en est de même des officiers généraux commandant la deuxième et la troisième escadre. Une fois le combat engagé, les amiraux, qui tiennent à donner l'exemple, n'ont d'autre préoccupation que de se bien battre : ils se hâtent de mener au feu le bâtiment sur lequel flotte leur pavillon, mais ils ne font rien pour faciliter la manœuvre des vaisseaux qui doivent être en ligne avec leur propre navire. Le système des signaux, alors très imparfait, rend, d'ailleurs, difficile la transmission des ordres. Chaque capitaine, se trouvant livré à lui-même et n'ayant qu'une connaissance très faible des manœuvres qu'il a le devoir d'exécuter, agit suivant ses propres inspirations. Ce n'est plus un combat, mais une mêlée dans laquelle on voit des vaisseaux changer non seulement de poste, mais d'escadre. Cet état de choses n'a rien qui puisse surprendre. Des amiraux et des capitaines expérimentés auraient difficilement main-

tenu, en bon ordre, des flottes aussi nombreuses. Or, qui, à cette époque, est appelé à les diriger : laissons de côté les Anglais et ne considérons que notre flotte. Son chef, le comte d'Estrées, est un ancien lieutenant-général, ayant abandonné l'armée de terre pour la marine : nommé vice-amiral du *Ponant*, à son retour d'une campagne en Amérique, il avait été mis, après quelques années de service, à la tête d'une escadre comptant près de trente vaisseaux. Quelle action personnelle pouvait-il exercer sur la manœuvre de son armée, aucune évidemment. Le comte d'Estrées était brave, audacieux, mais ces qualités ne pouvaient suffire pour le rôle qu'il avait à jouer ; c'était donc quelque subalterne, n'ayant pas de responsabilité, qui donnait des ordres par la voix du commandant en chef. L'avant-garde et l'arrière-garde étaient bien commandées, le 7 juin 1672, mais, après cette affaire, l'escadre se trouva privée des services du lieutenant-général Duquesne et du chef d'escadre de Rabesnière-Treslebois. Ce dernier était mort des suites d'une blessure reçue au combat de Southwood-bay : il jouissait d'une excellente réputation au point de vue de la capacité professionnelle et de la bravoure. Il y avait, parmi les capitaines, des officiers de la plus grande distinction, comme Forant, Tourville, Gabaret et quelques autres, mais la plupart de ceux qui commandaient les vaisseaux, entrés récemment dans la marine, n'avaient pas l'expérience nécessaire pour bien remplir leurs fonctions. Cette situation touchait à sa fin : le temps n'était pas éloigné où la marine française compterait, dans ses rangs, un grand nombre d'officiers généraux capables et de capitaines expérimentés. Inférieurs, au point de vue du nombre, ayant, en général, des vaisseaux plus petits que ceux des alliés et tenant moins bien le vent, par suite de leur construction, les Hollan-

dais avaient repoussé, et quelquefois avec avantage, les attaques de l'armée combinée. L'incomparable habileté de Ruyter avait eu, sans nul doute, une grande part dans ce résultat, mais on doit signaler, en outre, l'entente existant entre le commandant en chef et ses lieutenants. Ceux-ci, ayant sans cesse présent à l'esprit le but poursuivi, font tous leurs efforts pour l'atteindre ; il y a unité de vue entre Ruyter et les officiers généraux qui commandent l'avant-garde et l'arrière-garde. Ces derniers, à leur tour, impriment aux bâtiments placés sous leurs ordres, une direction fidèlement suivie, toutes les fois que les circonstances le permettent. En résumé, la flotte hollandaise présentait plus de cohésion et était mieux manœuvrée que celle des alliés. Quoique les résultats des combats, livrés aux Hollandais pendant le cours des années 1672 et 1673, eussent été indécis, Ruyter, par le fait même qu'il était parvenu à tenir tête aux forces navales de la France et de l'Angleterre, avait rendu impossible toute tentative de débarquement sur les côtes de la Hollande, ce qui eût amené la ruine totale de la république, résultat qui faisait le plus grand honneur à la marine des Provinces-Unies. Les ennemis de l'alliance française l'ayant emporté dans les Conseils de Charles II, le traité de Westminster, signé le 16 février 1674, mit fin à la guerre entre la Hollande et l'Angleterre. Cette dernière puissance profita de cette circonstance pour affirmer ses prétentions. Son pavillon devait être salué par les navires hollandais dans toute l'étendue des mers environnant les îles britanniques. La France restait en guerre avec la Hollande, à laquelle vint se joindre l'Espagne. En 1674, les Hollandais firent, mais sans succès, quelques incursions sur nos côtes. Ruyter, envoyé dans les Antilles, tenta de s'emparer de la Martinique, mais il fut repoussé.

LIVRE V

Expédition de Sicile. — Combat du 10 février 1675. — Affaires de Barletta et de Reggio. — Prise d'Agosta. — Départ de Duquesne pour Toulon. — Arrivée en Sicile d'une escadre hollandaise commandée par Ruyter. — Combats de Stromboli et d'Agosta. — Mort de Ruyter. — La flotte hispano-hollandaise est battue devant Palerme. — Les Français évacuent la Sicile. — Un vaisseau espagnol est brûlé dans le port de Barcelone. — Combats livrés par le chef d'escadre de Châteaurenault. — D'Estrées reprend aux Hollandais Cayenne et Tabago. — Naufrage de l'escadre sur les îles d'Avès. — Traité de paix de Nimègue.

I

La Sicile supportait impatiemment le joug de l'Espagne. En 1673, les Messinois révoltés demandèrent à Louis XIV des secours et surtout des vivres : bloqués par les Espagnols, ils étaient menacés de la famine. Six vaisseaux, sous les ordres du chef d'escadre de Valbelle, entrèrent dans le port de Messine avec quelques navires chargés de blé. Le chef d'escadre de Valbelle, revenu à Toulon, prit la mer, le 18 décembre 1674, escortant un nouveau convoi. Le 1er janvier, à l'entrée du détroit de Messine, il aperçut une escadre espagnole, comprenant vingt vaisseaux et des galères. Après être resté vingt-quatre heures en observation, l'ennemi ne faisant aucune manœuvre qui indiquât l'intention de l'attaquer, le chef d'escadre de Valbelle fit route, dans la nuit du 2 au 3 janvier, et il mouilla à Messine avec son convoi.

Le duc de Vivonne, nommé vice-roi de Sicile, partit de Toulon, le 10 janvier 1675, avec neuf vaisseaux et des transports sur lesquels des troupes et des vivres étaient embarqués. L'escadre se trouvait, le 10 février, entre les îles Lipari et Stromboli, lorsque des voiles furent aperçues. C'était la flotte espagnole, forte de dix-neuf vaisseaux et de dix-neuf galères, qui gouvernait sur la nôtre. Quoique la partie semblât fort inégale, nos vaisseaux se préparèrent à combattre. Le duc de Vivonne, chef de l'armée, était au centre, le lieutenant-général Duquesne commandait l'avant-garde, et le chef d'escadre Preuilly d'Humières l'arrière-garde. L'effort principal de l'ennemi se porta sur notre avant-garde, qui se défendit avec une extrême vigueur. Le combat se poursuivait sans désavantage pour les Français, malgré leur infériorité numérique, lorsque les six vaisseaux du chef d'escadre de Valbelle furent signalés. Les Espagnols se couvrirent alors de voiles et s'éloignèrent. Le lieutenant-général Duquesne, sans attendre les ordres du commandant en chef, poursuivit l'ennemi avec sa division, à laquelle vinrent se joindre deux des vaisseaux sortis de Messine. Après une canonnade qui dura quelques heures, Duquesne, rappelé par le duc de Vivonne, rallia l'escadre avec un vaisseau de quarante-quatre canons, la *Madona del popolo*. Le lendemain 12 février, le duc de Vivonne mouilla dans le port de Messine.

Au mois de mars, trois vaisseaux venant de Toulon, sous les ordres du lieutenant-général d'Almeiras, rallièrent notre escadre. Ayant reçu ce renfort, le duc de Vivonne mit son pavillon sur le *Sceptre* et il prit la mer avec l'intention de brûler l'escadre espagnole dans le port de Naples, où elle s'était retirée après le combat du 11 février. Abandonnant son projet, avant même d'avoir vu le port de Naples, le duc revint à Messine.

Le capitaine de vaisseau de Tourville, écrivant à M. de Seignelay, disait à ce sujet : « Je crois que M. de Vivonne vous aura fait savoir le bonheur qu'il eut de trouver, pendant un calme, plusieurs barques chargées de blé, sans quoi les murmures des Messinois auraient été grands. » Deux vaisseaux, la *Sirène* et le *Téméraire*, capitaines de Tourville et de Léry, furent envoyés dans l'Adriatique pour s'opposer au passage des troupes allemandes qui devaient s'embarquer à Trieste pour se rendre en Italie et de là gagner la Sicile. Les deux capitaines apprirent que les Allemands, débarqués à Pescara, au sud d'Ancône, avaient été mis à terre au nord du Phare. Les trois navires qui les avaient transportés étaient mouillés, sous le canon d'un fort, dans le port de Barletta, situé dans le golfe de Manfredonia. Les capitaines de Tourville et de Léry résolurent de les attaquer. S'approchant de Barletta pendant la nuit, ils mouillèrent, au point du jour, à demi portée de canon de ces bâtiments, comprenant un vaisseau vénitien de cinquante et deux frégates espagnoles. Après une vigoureuse canonnade, quatre embarcations commandées par M. de Coëtlogon, abordèrent, sous le feu du fort et des navires ennemis, le vaisseau vénitien et l'enlevèrent rapidement. M. de Coëtlogon se dirigea alors sur une frégate espagnole, coupa ses amarres et l'emmena au large. Le troisième navire fut pris et brûlé pendant la nuit. Cette affaire, conduite avec autant d'habileté que de vigueur, faisait le plus grand honneur aux capitaines de la *Sirène* et du *Téméraire*, à M. de Coëtlogon et à plusieurs officiers, parmi lesquels on doit citer, comme s'étant particulièrement distingués, MM. des Gouttes et de Sillery. Les deux vaisseaux et les prises faites à Barletta étaient arrivés à Messine, lorsque l'on apprit que la frégate la *Gracieuse*, capitaine de Gossonville,

entraînée sous Reggio par les courants, avait été capturée, étant en calme, par des galères espagnoles, après une défense opiniâtre. La *Sirène*, le *Téméraire* et un brûlot que commandait le capitaine Serpant, prirent la mer, le 27 juillet, faisant route sur Reggio. La *Sirène* et le *Téméraire* en panne, à petite portée de canon, ouvrirent le feu sur les forts pendant que le capitaine Serpant se dirigeait sur la frégate, accompagné par des chaloupes commandées par MM. de Coëtlogon, des Gouttes et de Sillery. La *Gracieuse*, abordée par le brûlot, ne tarda pas à être en feu; l'incendie, favorisé par le vent du large, atteignit une quinzaine de navires, puis une poudrière qui, en faisant explosion, démolit une partie des remparts et mit le feu à plusieurs maisons. Lorsque la division française s'éloigna pour rentrer à Messine, la ville était en flammes. Parmi les entreprises particulières, faites avec un petit nombre de bâtiments, on en citerait peu ayant été plus brillamment conduites que les deux expéditions dont nous venons de faire le récit. Le 17 août, l'escadre française pénétra, de vive force, dans le port d'Agosta : après avoir éteint les feux des batteries qui défendaient l'accès de la rade, elle débarqua le corps expéditionnaire qui s'empara de la ville. Au mois d'octobre, Duquesne fut envoyé en France, avec vingt vaisseaux, pour y prendre des troupes, des vivres et du matériel. Peu après son départ, quinze vaisseaux espagnols et neuf galères vinrent mouiller sur la côte de Calabre. Le lieutenant-général d'Almeiras sortit, avec huit vaisseaux, se dirigeant sur l'ennemi. Les Espagnols ne l'attendirent pas : ils mirent sous voiles, passèrent le phare et firent route sur Melazzo, suivis par notre escadre. Pendant cette chasse, trois de nos vaisseaux, quoique tous eussent des pilotes du pays, touchèrent : deux furent promptement remis

à flot, mais il fallut de grands efforts pour déséchouer le *Magnifique* que montait le commandant en chef. Aussitôt que son vaisseau fut en état de naviguer, le lieutenant-général d'Almeiras continua sa route et parut devant Melazzo, où s'était retirée l'escadre espagnole : voyant que celle-ci n'était pas disposée à sortir pour le combattre, il revint à Messine.

Les Hollandais, en vertu d'une des clauses du traité qui les liait à l'Espagne, étaient obligés de venir en aide, sur mer, à cette puissance. En conséquence, Ruyter avait été envoyé sur les côtes de Sicile avec une escadre qui devait se joindre aux forces navales destinées, par la Cour de Madrid, à combattre les Français et ramener l'île à l'obéissance. Le 2 janvier 1676, Ruyter appareilla de Melazzo avec dix-huit vaisseaux, six brûlots et neuf galères espagnoles, pour se porter au-devant de l'escadre que commandait Duquesne. Il se proposait de la combattre avant qu'elle eût opéré sa jonction avec dix vaisseaux restés en Sicile. Le 7 janvier, les deux armées se trouvèrent en présence, non loin des îles Stromboli et Salini. Ruyter avait dix-huit vaisseaux et neuf galères, et le lieutenant-général Duquesne vingt vaisseaux. Les Hollandais, qui étaient au vent, ne jugèrent pas à propos de nous attaquer. Pendant la nuit, Duquesne, profitant habilement des variations qui se produisirent dans la brise, se trouva, le lendemain 8 janvier, au vent des Hollandais. Les deux escadres, courant les amures à tribord, avec des vents d'ouest, les Français laissèrent porter, en bon ordre, sur l'ennemi. Vers dix heures, le combat était engagé sur toute la ligne. Notre avant-garde était commandée par le chef d'escadre Preuilly d'Humières, et l'arrière-garde par le chef d'escadre Gabaret. Duquesne, avec l'avant-garde et le corps de bataille, pressait l'ennemi qui pliait à mesure que nous

l'approchions. Notre troisième escadre n'imitant pas la manœuvre du commandant en chef, il vint un moment où l'arrière-garde hollandaise se trouva dans les eaux de la ligne formée par notre avant-garde et le corps de bataille. Un officier, envoyé par Duquesne, transmit au chef d'escadre Gabaret l'ordre de suivre le mouvement des deux escadres qui précédaient celle qu'il commandait. Le dernier vaisseau du centre de notre armée, un moment compromis, fut promptement dégagé. Le calme qui survint empêcha les Français de profiter de leurs avantages ; l'arrière-garde hollandaise ne put être entourée. Le feu cessa à la chute du jour. Le calme continuant, les galères espagnoles prirent à la remorque les vaisseaux hollandais les plus maltraités. Le combat avait été rude, et, dans les deux escadres, il y avait des navires gravement avariés. Le vaisseau hollandais le *Frène*, coula peu de jours après l'affaire du 8 janvier. Notre escadre comptait quatre cents hommes hors de combat. Le capitaine de vaisseau Villeneuve-Ferrières, et les capitaines de brûlot de Beauvoisis et de la Galissonnière avaient été tués : Duquesne, les chefs d'escadre de Valbelle et Gabaret et le capitaine de vaisseau de Cou étaient au nombre des blessés.

L'escadre française avait obtenu un avantage qui ne pouvait lui être contesté. La flotte hollandaise s'était dérobée, montrant ainsi qu'elle ne pouvait atteindre le but pour lequel elle avait pris la mer. La route de Messine était ouverte et toute liberté était donnée à notre escadre de faire sa jonction avec les dix vaisseaux du lieutenant-général d'Almeiras : cette jonction fut opérée, le 10, à la vue des Hollandais qui, par suite d'un changement dans la brise, avaient sur nous l'avantage du vent. Ainsi, les Français, sous les ordres de Duquesne, avaient battu les Hollandais commandés par Ruyter.

Or, la Hollande était considérée, à cette époque, comme la première puissance maritime de l'Europe. Si Duquesne était sorti vainqueur de la rencontre du 8 janvier, ce n'était pas seulement à sa conduite, le jour du combat, qu'il le devait, mais aussi à l'attention soutenue avec laquelle il dirigeait l'instruction de l'escadre. D'un caractère très ferme, ayant une grande habitude du commandement et doué de dispositions naturelles pour l'exercer, il exigeait, de la part des capitaines, une application constante à leurs devoirs. Veillant, avec un soin particulier, à ce que les vaisseaux tinssent exactement leurs postes dans toutes les circonstances de la navigation, il ne craignait pas d'adresser de justes reproches aux capitaines qui les méritaient. Duquesne savait fort bien que, le jour où on se battrait, la bonne volonté, le zèle et la bravoure ne suffiraient pas, si l'instruction ne venait pas se joindre à ces qualités. Quelques capitaines manquaient encore de l'expérience nécessaire pour commander des vaisseaux. Ce qui s'était passé à l'arrière-garde, le 8 janvier, en était la preuve. Par suite d'abordages et de fausses manœuvres, cette escadre n'avait pris, pendant une partie de la journée, qu'une très faible part au combat. Duquesne cita, avec éloges, le chef d'escadre de Valbelle, les capitaines de vaisseau de Tourville, de Langeron, de Cou et de Léry. Le commandant en chef ne fit pas connaître au ministre les noms des capitaines dont il avait à se plaindre, mais il prévint ces derniers que « au premier défaut de conduite et de manœuvre, il mettrait, à l'instant, un autre commandant à la place du délinquant ». En même temps que le lieutenant-général d'Almeiras opérait sa jonction avec notre escadre, huit vaisseaux espagnols ralliaient les Hollandais. Le prince de Montesarchio, qui avait pris le commandement de l'armée combinée, se maintint à

grande distance de notre escadre, quoiqu'il fût au vent, et, par conséquent, en position de nous attaquer. Le 11, un coup de vent d'ouest, très violent, sépara les deux armées. Les alliés se rendirent à Palerme, et les Français, après être restés quelques jours en croisière, attendant l'ennemi, se dirigèrent sur Messine, où ils entrèrent, le 22 janvier, aux acclamations des habitants.

Deux vaisseaux, l'*Apollon* et le *Joli*, appartenant à l'arrière-garde, s'étaient fait de graves avaries en s'abordant pendant une manœuvre, et tous deux avaient quitté l'armée. Quelques jours après cet événement, l'*Apollon* rallia Messine où le *Joli* n'arriva que le 27 janvier. En rendant compte de cet incident, Duquesne écrivit à Colbert : « Je vous avouerai ici, Monseigneur, que les officiers et capitaines qui n'ont servi qu'ès mers du Levant, ne sont pas intelligents à l'observation des ordres de marche et de bataille, comme il se doit, faute de l'avoir exercée et même, pour n'avoir pas cette expérience, ils ont peine de l'approuver, ce que nous reconnaissons être aux Hollandais l'avantage qu'ils ont sur nous de naviguer presque de tous temps, notamment en présence de l'ennemi, jour et nuit en bataille : aussi ils évitent les abordages entre eux, ce à quoi l'on est trop sujet parmi les vaisseaux du roi. » Duquesne ajoutait qu'il userait d'une juste sévérité à l'égard des capitaines « qui ne seraient pas attentifs à l'observation des ordres de marche et de bataille ». L'armée hollandaise, après s'être réparée à Naples, revint à Palerme. Les alliés, ayant résolu d'attaquer Messine par terre et par mer, la flotte hispano-batave, commandée par le vice-amiral don Francisco Freire de la Cerda, prit la mer. Le duc de Vivonne conservait nos vaisseaux dans le port de Messine où il jugeait leur présence nécessaire : comprenant cependant qu'il ne pouvait laisser l'ennemi libre d'arrêter les convois attendus

de Toulon, il prit la détermination d'appareiller. Le duc de Vivonne avait mis son pavillon sur le *Sceptre*, que commandait de Tourville, et il était de sa personne sur ce vaisseau, lorsque les Messinois, informés de son prochain départ, envoyèrent, à son bord, une députation chargée de lui demander, avec les plus vives instances, de ne pas quitter la ville. Le duc, cédant, peut-être sans difficulté, à ces pressantes sollicitations, regagna la terre, déléguant, à la très grande satisfaction des officiers de l'escadre, ses pouvoirs au lieutenant-général Duquesne.

Le 22 avril, les deux armées se trouvèrent en présence. Le lieutenant-général d'Almeiras commandait l'avant-garde et le chef d'escadre Gabaret l'arrière-garde. L'armée française comprenait trente vaisseaux, et deux brûlots étaient attachés à chacune des trois escadres. Les ennemis avaient vingt-sept vaisseaux, neuf galères et des brûlots. L'amiral don Francisco Freire de la Cerda était au centre de son armée : Ruyter commandait l'avant-garde et le vice-amiral Haën l'arrière-garde. La brise était faible, variable, et il était quatre heures lorsque les deux flottes se trouvèrent en position d'engager le combat. L'ennemi était au vent de notre escadre. L'avant-garde, sous Ruyter, laissa porter et vint se placer à petite distance de notre deuxième escadre avec laquelle il engagea un combat très vif. L'amiral espagnol, loin de suivre le mouvement de son avant-garde, tint le vent et échangea, avec nos bâtiments, une canonnade à longue portée. Le vice-amiral hollandais Haën, commandant l'arrière-garde, se trouva, quel que fût son désir de combattre, dans l'obligation de se maintenir dans les eaux du commandant en chef. Quatre vaisseaux démâtés, appartenant à l'avant-garde, furent pris à la remorque par les galères espagnoles. Ces vais-

seaux occupaient, dans la ligne de bataille, un poste qui les plaçait très près du bâtiment monté par Ruyter. « Cet amiral, dit Duquesne dans son rapport, se trouva alors peu accompagné : il fut contraint de mettre le vent sur ses voiles, pour donner lieu aux vaisseaux qui étaient derrière lui, de le rejoindre, en sorte qu'il tomba en travers du *Saint-Esprit,* qui était entre le *Sceptre* et le *Saint-Michel,* desquels vaisseaux il essuya un si grand feu qu'il fut obligé de virer de bord à la faveur de la grande fumée que causaient les canonnades de part et d'autre, et même de l'obscurité de la nuit qui s'approchait, sans quoi il y aurait sans doute demeuré, et l'on entendra dire, quelque jour, que jamais vaisseaux ne se sont retirés en si mauvais état. » Le commandant en chef de l'armée combinée, prenant enfin la détermination de venir en aide à son avant-garde, se rapprocha de la ligne française. Un combat très vif s'engagea alors entre l'arrière-garde hollandaise et la nôtre, mais la journée s'avançait, et, lorsque la nuit fut venue, le feu cessa. L'armée hispano-batave se dirigea sur Syracuse, les galères espagnoles ayant à la remorque les vaisseaux qui avaient subi les plus grands dommages. On doit reconnaître que les galères espagnoles jouèrent un rôle extrêmement utile ; sans leur concours, cinq ou six vaisseaux, appartenant à l'avant-garde, seraient, selon toute probabilité, restés entre nos mains. Le lieutenant-général d'Almeiras, les capitaines de vaisseau de Tambonneau et de Cou étaient au nombre des morts, Ruyter était grièvement blessé. Le 25 avril, l'escadre française parut devant Syracuse, mais l'amiral espagnol ne fit aucun mouvement. Duquesne se montra de nouveau devant cette ville, le 29 : c'était un jour de deuil pour les alliés et surtout pour les Hollandais : Ruyter, cet illustre amiral, venait de mourir des suites de la blessure qu'il avait reçue au

combat d'Agosta. Ruyter avait soixante-dix ans. Son corps fut rapporté en Hollande et inhumé, en grande pompe, à Rotterdam. Louis XIV ordonna que tous les bâtiments de la marine française, en vue desquels passerait le navire portant les dépouilles de ce grand homme, salueraient du canon. Les Hollandais et quelques officiers espagnols se plaignirent hautement de la conduite de l'amiral don Francisco Freire de la Cerda dans la journée du 22 avril. Quoique celui-ci eût écrit à Madrid que l'armée combinée avait battu les Français, la vérité arriva jusqu'au souverain, et l'amiral don Diego de Ibarra fut appelé au commandement en chef de la flotte. Don Francisco Freire de la Cerda ne voulut pas quitter l'armée : il resta sur le vaisseau amiral comme volontaire, montrant ainsi que, s'il était un médiocre général, il avait l'âme d'un soldat. Notre escadre, après quelques jours passés dans le port d'Agosta, reçut du duc de Vivonne l'ordre de revenir à Messine.

Le 22 avril, l'escadre française avait bien manœuvré et s'était bravement battue : on ne pouvait lui demander davantage. Le commandant en chef, après avoir fait connaître au ministre toute la satisfaction qu'il éprouvait, cita, avec des éloges particuliers, d'abord les morts dont nous avons déjà donné les noms, puis le capitaine de vaisseau de Cogolin, qui était au nombre des blessés, et les capitaines de vaisseau de Léry, de Langeron, de Beaulieu et de Lafayette. Duquesne appela également l'attention du ministre sur la bravoure et l'habileté des chefs d'escadre Preuilly d'Humières, de Valbelle et de Tourville, et du capitaine de vaisseau Saint-Aubin d'Amfreville. Le chef d'escadre Gabaret et plusieurs capitaines n'avaient pas été l'objet d'une mention spéciale : ceux-là formèrent un parti de mécontents auquel

vinrent se joindre quelques bons officiers, en tête desquels le commandant en chef plaçait le chef d'escadre de Valbelle, qui se battait fort bien, mais dont l'esprit « pernicieux et brouillon » faisait beaucoup de mal. Duquesne, qui avait, sur la nécessité d'établir dans l'armée une discipline très ferme, des idées arrêtées, écrivit à Colbert : « J'espère que, dans peu, Sa Majesté aura la satisfaction de voir sa marine en réputation, si elle a agréable de la purger de quelques esprits brouillons et autres mercenaires qui causent de la division dans le corps. » Certains procédés, dont usaient Colbert et Seignelay, n'étaient pas étrangers aux difficultés que rencontrait Duquesne pour établir dans l'armée une sévère discipline. Seignelay était en correspondance avec des officiers généraux et des capitaines de l'escadre. Les lettres qu'il recevait et dont son père prenait connaissance, étant toujours écrites à un point de vue particulier, devaient rarement présenter les faits sous leur véritable jour. Les correspondants de Seignelay, généralement disposés à trouver bien ce qu'ils faisaient, ne professaient pas toujours les mêmes sentiments pour les actions de leurs collègues. Enfin, pouvait-on compter qu'un officier, ayant encouru un blâme de son chef, jugerait celui-ci avec impartialité ? Quelle que fût leur perspicacité, Colbert et son fils devaient souvent être fort empêchés de discerner la vérité. Toutefois, devant la plainte faite par Duquesne, dont la position, par suite de ses brillants combats, était très solide, Colbert n'eut pas d'hésitation. Toute satisfaction fut donnée au chef de l'escadre. Le ministre informa de Valbelle que sa conduite lui faisait le plus grand tort dans l'esprit du roi, et, d'autre part, il écrivit à Duquesne : « Vous devez être assuré que tous les avis que vous donnez pour le service du Roy seront exécutés ; surtout appliquez-vous

à établir l'obéissance et la régularité dans toute la marine du Roi, et soyez certain qu'il n'y a ni cabale, ni écriture qui puissent vous causer aucun préjudice dans l'esprit du Roi. »

II

L'armée hispano-batave, après s'être réparée, se rendit à Palerme. Le duc de Vivonne, sachant que le roi était mécontent de son inaction, résolut d'attaquer la flotte alliée dans le port où celle-ci s'était retirée. M. de Vivonne mit son pavillon sur le *Sceptre,* que montait le chef d'escadre de Tourville, et il prit la mer, le 28 mai, avec vingt-neuf vaisseaux, vingt-cinq galères et neuf brûlots. L'avant-garde était commandée par le lieutenant-général Duquesne, et l'arrière-garde par le chef d'escadre Gabaret. Les galères étaient sous les ordres des chefs d'escadre de Labrossardière et de Manse. Le 31 mai, le duc de Vivonne arriva devant Palerme. Les chefs d'escadre de Tourville et de Gabaret, le capitaine de vaisseau de Langeron et le major des vaisseaux de Chaumont, passèrent, dans une felouque, à demi portée de canon de l'ennemi, et reconnurent sa position. La flotte hispano-batave, forte de vingt-sept vaisseaux, dix-neuf galères et quatre brûlots, était mouillée en demi-cercle au large de la baie. Les Hollandais formaient l'avant-garde et l'arrière-garde ; les Espagnols étaient au centre ; les galères et les brûlots avaient pris position dans les intervalles et sur les ailes. L'aile droite s'appuyait sur les fortifications de la ville, le centre sur la

forteresse de Castellamare, et une batterie de dix pièces, établie sur le môle qui fermait le port, devait joindre son feu à celui de l'aile gauche.

Conformément aux dispositions arrêtées dans un Conseil de guerre, assemblé à bord du *Sceptre*, sous la présidence du duc de Vivonne, le chef d'escadre de Preuilly d'Humières mit à la voile, le 2 juin, avec neuf vaisseaux, sept galères et cinq brûlots, se dirigeant sur l'aile droite des alliés. Les vaisseaux mouillèrent à moins d'une encâblure de l'ennemi avec lequel ils engagèrent immédiatement un combat très vif. Les brûlots furent alors mis en mouvement; favorisés par la brise qui soufflait du nord-est, c'est-à-dire du large, ils s'approchèrent rapidement des navires ennemis. Quelques vaisseaux, sur le point d'être atteints par les navires incendiaires, coupèrent leurs câbles et dérivèrent vers la terre. Le duc de Vivonne vint alors attaquer le centre et l'aile gauche de la flotte hispano-néerlandaise : après une heure de combat, le désordre se mit dans la ligne ennemie. Le vaisseau hollandais, le *Steinberg*, que montait le contre-amiral van Middellant, joint par un brûlot, coupa ses câbles et, dérivant tout en flammes, tomba sur les vaisseaux le *Wryheïd* et le *Leyden*. Le *Steinberg* sauta, couvrant de ses débris et embrasant les vaisseaux qu'il avait abordés. Deux brûlots accrochèrent le vaisseau amiral, *N.-D. del Pilar*, de soixante-dix canons, qui fut incendié : trois autres vaisseaux espagnols eurent le même sort. Les vaisseaux ennemis qui combattaient encore, coupèrent leurs câbles et allèrent s'échouer à la côte. Quelques-uns purent se placer en dedans du môle, position qui les mettait à l'abri du feu de notre escadre. Les pertes de l'ennemi étaient considérables. Sept vaisseaux, trois hollandais et quatre espagnols, et deux galères étaient la proie des flammes :

les alliés comptaient plus de deux mille hommes tués, blessés ou noyés. Le commandant en chef de l'armée combinée, don Diego de Ibarra, son prédécesseur don Francisco Freire de la Cerda, resté, ainsi que nous l'avons dit plus haut, comme volontaire sur le vaisseau amiral, et le successeur de Ruyter, l'amiral de Haën, étaient au nombre des morts. L'amiral Middellant s'était noyé.

On ne se rend pas très bien compte des motifs qui déterminèrent les alliés à recevoir l'attaque des Français au mouillage. Les hommes expérimentés qui commandaient les Hollandais ne pouvaient ignorer que les batteries de terre ne leur seraient que d'un très faible secours : d'autre part, les alliés, en restant au mouillage, donnaient à la flotte française toute liberté d'attaquer successivement chaque partie de leur armée avec des forces supérieures. On doit donc supposer que les Hollandais, se rappelant la conduite des Espagnols dans les combats livrés précédemment, se considéraient, à l'avance, comme battus, si la rencontre devait avoir lieu au large. L'armée combinée pouvait s'abriter derrière le môle qui fermait le port de Palerme, mais cette manœuvre eût montré clairement qu'elle refusait de se battre : or, les Hollandais ne voulaient pas que, ni dans leur pays, ni en Espagne, on fût en droit de leur faire ce reproche. Nous devons donc supposer que l'amiral Haën fit prendre le parti qui lui parut comporter le moins de risques. En se battant à l'ouverture de la baie, l'amiral hollandais pensait probablement que les vaisseaux maltraités, ayant, avec l'aide des galères, un refuge assuré dans le port de Palerme, le combat, s'il ne favorisait pas les alliés, resterait indécis, résultat le meilleur qu'il lui fut permis d'espérer. Ni lui, ni l'amiral espagnol n'avaient prévu le rôle décisif que devaient

jouer les brûlots dans la journée du 2 juin. La ville de Palerme subit de grands dommages. Les canons des vaisseaux embrasés envoyaient, à mesure qu'ils étaient atteints par le feu, des boulets dont un grand nombre tombèrent dans la ville, détruisant des maisons et tuant du monde. En outre, « les grenades, dit une relation du temps, qui étaient en quantité dans ces vaisseaux de guerre, pleuvaient épais comme la grêle ». A la confusion, résultant de cette situation malheureuse, vint se joindre un soulèvement populaire : la ville fut alors le théâtre des plus graves désordres. Comme il arrive souvent en pareil cas, les habitants rendaient les autorités responsables des malheurs qui les atteignaient. Les révoltés, réclamant impérieusement des canons pour les mettre sur le port et tirer sur les Français, satisfaction leur fut donnée. « Le peuple, est-il dit dans la relation dont nous avons cité plus haut un extrait, traîna huit pièces de canon sur les murailles, d'où il commença à tirer sur les ennemis, lesquels avaient donné sonde ou autrement l'ancre à vue de cette ville, peu éloignée de la portée du canon, et demeurèrent là avec autant de repos que s'ils avaient été dans leurs propres maisons. » Il fut un moment question d'une tentative qui eût complété la brillante victoire remportée le 2 juin ; il s'agissait de brûler, avec des navires de transport, transformés en brûlots, et des chaloupes, munies de chemises soufrées, les bâtiments ennemis. La position des vaisseaux hollandais et espagnols, entassés derrière le môle ou échoués à la côte, eût pu, en cas de succès, amener la destruction de la flotte combinée. Le duc de Vivonne ne jugea pas prudent de tenter cette opération : satisfait des résultats obtenus, il revint à Messine.

Duquesne fut envoyé à Toulon, avec trente vaisseaux, pour y prendre des troupes et des vivres. Arrivé aux

îles d'Hyères, à la fin de juin, il reprit la mer, un mois après, avec vingt-quatre vaisseaux, laissant, derrière lui, six vaisseaux sous les ordres du chef d'escadre Gabaret. Celui-ci devait appareiller aussitôt après avoir embarqué des troupes qui étaient attendues à Toulon. Dans le courant du mois d'août, Duquesne mouilla dans le port de Messine, amenant trois mille hommes d'infanterie. Pendant cette dernière traversée, nous avions aperçu, à toute vue, et inutilement poursuivi l'escadre hollandaise. Celle-ci avait quitté la Sicile, se rendant à Naples où elle devait, conformément aux ordres des États généraux, attendre des renforts. En réalité, la Hollande renonçait à soutenir la cause des Espagnols en Sicile : elle se disposait à rappeler sa flotte, trouvant qu'elle avait fait assez de sacrifices d'hommes et d'argent en faveur d'un allié incapable de toute action vigoureuse pour la défense de ses propres intérêts. Les forces navales de l'Espagne étant, par suite du départ des Hollandais, réduites à l'impuissance, le seul service que put rendre la flotte française fut de canonner quelques places du littoral. Ni à Versailles ni à Madrid on ne se montrait satisfait de la marche des affaires en Sicile. Le marquis de Villafranca, vice-roi pour l'Espagne, et le duc de Vivonne étaient, l'un et l'autre, dans l'impossibilité de rien entreprendre. Le premier ne disposait pas de forces suffisantes pour s'emparer des positions que nous occupions, et le second n'avait pas assez de troupes pour entrer en campagne et faire la conquête de l'île. Le duc de Vivonne, fatigué du rôle qui lui était imposé, obtint, à la fin de l'année 1677, un congé qu'il sollicitait depuis quelque temps déjà. Nous étions en paix avec l'Angleterre, mais il était facile de voir que, la guerre continuant, cette puissance se joindrait à nos ennemis. Si cette éventualité se présentait, notre situation, en Sicile,

devenait périlleuse. Le successeur du duc de Vivonne, le maréchal de Lafeuillade, reçut l'ordre de ramener l'armée en France. Le maréchal partit de Messine, au mois de mars 1678, sur le *Monarque*, que montait Duquesne. Telle fut la fin d'une expédition que le gouvernement avait entreprise sans en bien calculer les avantages et les inconvénients, expédition abandonnée, en réalité, presque aussitôt que commencée, le duc de Vivonne n'ayant jamais eu assez de troupes pour conquérir la Sicile. Nous partions, livrant, ce qui était peu honorable pour la France, les habitants de Messine et nos partisans dans l'île, à la vengeance des Espagnols.

Dans les premiers jours du mois de mai 1678, Duquesne prit la mer, avec dix vaisseaux, pour appuyer les opérations du maréchal de Navailles en Catalogne. Le 25, l'escadre parut devant Barcelone, où Duquesne croyait trouver une escadre hispano-hollandaise. Il n'y avait, à Barcelone, qu'un seul navire ennemi ; c'était un vaisseau espagnol de cinquante canons. Celui-ci, changeant immédiatement de mouillage, alla se placer sous la protection des batteries du port et de la ville. L'ordre de l'attaquer fut donné aux vaisseaux le *Vaillant*, le *Fleuron* et le *Sans Pareil*, capitaines de Relingue, de Montreuil et d'Hailly. Nos bâtiments jetèrent l'ancre, le *Vaillant* et le *Fleuron* à une demi encâblure du navire espagnol, et le *Sans Pareil*, désigné comme soutien, un peu en arrière des deux premiers. Les vaisseaux français, manœuvrant avec une extrême précision sous un feu violent, s'affourchèrent de manière à présenter le travers à l'ennemi. Ces dispositions prises, l'action s'engagea, de part et d'autre, avec beaucoup de vigueur. Duquesne, lorsqu'il jugea le moment favorable, fit à un brûlot, commandé par le capitaine Honnorat, le

signal d'aborder le vaisseau espagnol. La brise, venant du large, favorisait cette opération qui fut exécutée avec un plein succès : le navire ennemi devint la proie des flammes. Les capitaines du *Sans Pareil* et du *Fleuron* étaient blessés : le premier mourut quelques heures après la fin du combat. Nos pertes, en hommes, n'étaient pas très grandes, mais les navires engagés avaient éprouvé d'assez graves avaries. Cette affaire, qui dénotait, de la part des capitaines, des officiers et des équipages, une grande solidité, avait duré cinq heures. Le capitaine Honnorat, qui venait de se distinguer à Barcelone, avait abordé et brûlé le vaisseau amiral d'Espagne, au combat de Palerme. Une récompense lui était bien due. Le roi lui accorda, outre deux mille écus de gratification, une chaîne d'or et une médaille qui lui furent remises, à Toulon, en présence des officiers de marine qui se trouvaient en service dans ce port. Après une démonstration faite devant Gênes qui, sans rompre avec nous, favorisait, par tous les moyens en son pouvoir, la cause de l'Espagne, Duquesne ramena l'escadre à Toulon.

Dans les premiers jours du mois de juillet de l'année 1677, le chef d'escadre de Châteaurenault croisait, au large d'Ouessant, avec les vaisseaux de cinquante, le *Bon*, qu'il montait, le *Bourbon* et le *Duc*, capitaines de Rosmadec et de Sourdis, le *Hardi*, de quarante, capitaine Job Forant, et trois frégates. Le 12, il eut connaissance d'une escadre hollandaise qui faisait route au nord : celle-ci, placée sous les ordres du capitaine Tobyas, était composée de huit vaisseaux, ayant de quarante à soixante canons, et de huit transports armés. Quoique l'ennemi nous fût très supérieur, au point de vue du nombre et de la force des vaisseaux, de Châteaurenault résolut de l'attaquer. La division française, qui était au vent, laissa porter et l'action s'engagea avec

beaucoup de fermeté de part et d'autre. Après quelques heures d'un combat très vif, l'ennemi, la brume survenant, s'éloigna et fut bientôt perdu de vue. Le *Bon,* que montait de Châteaurenault, s'était efforcé d'aborder le vaisseau du commandant de l'escadre hollandaise, mais le capitaine Tobyas avait déjoué toutes les tentatives faites pour atteindre ce résultat. Nos frégates s'étaient emparées de quatre flûtes, richement chargées. Ce combat faisait le plus grand honneur au commandant de notre escadre et aux capitaines placés sous ses ordres. Le 16 mars 1678, de Châteaurenault sortit de Brest, se rendant dans la Méditerranée avec les vaisseaux, le *Courtisan,* qu'il montait, le *Bon,* le *Saint-Louis,* le *Foudroyant,* l'*Invincible* et le *Superbe,* capitaines de la Bretèche, de Belle-Ile-Érard, de la Motte, de Belle-Fontaine, de Réols, et trois brûlots. Le 17, au point du jour, une escadre, bientôt reconnue pour hollandaise, fut aperçue. Cette escadre, qui comprenait onze vaisseaux de soixante à quatre-vingts canons, deux frégates, cinq brûlots et quelques bâtiments légers, était commandée par l'amiral Evertzen. M. de Châteaurenault, malgré la supériorité de l'ennemi, prit le parti de combattre. L'engagement, commencé dans la matinée, dura jusqu'à la fin du jour. Nos vaisseaux étaient fort endommagés, mais les navires ennemis avaient, eux aussi, beaucoup souffert. Le lendemain, les Hollandais n'étaient plus en vue. Le roi, d'après une lettre de Colbert, ne fut pas satisfait des résultats de cette affaire : il ne voulait pas admettre que, sur terre ou sur mer, on combattît les Hollandais, sans remporter sur eux un avantage considérable. Le roi et Colbert oubliaient que Châteaurenault et ses capitaines, ayant combattu onze vaisseaux avec six, étaient restés maîtres du champ de bataille. Ne pas louer une action aussi

hardie, c'était manquer de justice envers de braves et habiles officiers.

Pendant que le gouvernement faisait armer une escadre qu'il se proposait d'envoyer dans la mer des Antilles, les Hollandais s'emparaient, au commencement de l'année 1676, de Cayenne et de Tabago : ils effectuaient des débarquements dans nos colonies, se livrant au pillage et embarquant, sur leurs navires, tout ce qu'ils pouvaient emporter. Le vice-amiral d'Estrées partit de Brest, au mois d'octobre, avec les vaisseaux de cinquante, le *Glorieux*, le *Fendant*, le *Précieux*, l'*Intrépide*, le *Marquis*, et les vaisseaux de quarante, le *Laurier*, le *Soleil d'Afrique*. Ces vaisseaux étaient commandés par les capitaines de Méricourt, de Blénac, Mascarany, Gabaret jeune, de Lézine, Pannetier et Grand-Fontaine. Le commandant en chef montait le *Glorieux*. Arrivé, le 8 décembre, devant Cayenne, l'amiral d'Estrées prit ses dispositions pour attaquer les Hollandais. Le 17, huit cents hommes, marins et soldats, commandés par les capitaines de vaisseau de Blénac, Pannetier et Grand-Fontaine, débarquèrent, protégés par le feu des vaisseaux. Le jour même, la ville fut reprise.

Le vice-amiral d'Estrées, en quittant Cayenne, se rendit à la Martinique et à la Guadeloupe ; après avoir pris des troupes dans ces deux colonies, il se dirigea sur Tabago où il pensait devancer les Hollandais. Cette espérance ne se réalisa pas. A son arrivée, il trouva le vice-amiral Binkes mouillé devant la ville, avec dix vaisseaux, plusieurs bâtiments de rang inférieur, et un brûlot. La rade était d'un accès difficile, et, d'autre part, une fois entré, on ne pouvait en sortir que vent sous vergues. L'amiral hollandais se croyait à l'abri de toute attaque du côté de la mer : néanmoins, il avait

pris ses dispositions pour le cas où les Français, dont il connaissait la présence dans les Antilles, tenteraient de pénétrer de vive force dans la rade. Ses bâtiments, disposés en croissant, s'appuyaient sur des batteries rasantes, établies à terre. La flotte hollandaise occupait donc une position très forte, aussi, à la vue de l'escadre française, les habitants, convaincus qu'ils trouveraient en rade une sécurité absolue, vinrent-ils se réfugier sur les bâtiments de transport. Les capitaines, assemblés en Conseil, reconnurent la nécessité de livrer combat à la flotte hollandaise, afin de rendre possible la tâche réservée aux troupes de débarquement. L'escadre mit sous voiles et se dirigea vers la rade. Le vaisseau de tête, l'*Intrépide,* ayant touché sur une roche, l'ordre fut donné de mouiller. L'amiral d'Estrées et ses capitaines étaient animés du plus vif désir de triompher des obstacles qu'ils avaient devant eux, mais, effrayés à la pensée de jeter l'escadre à la côte, ils décidèrent que nulle attaque par mer n'était possible. Il restait à tenter la fortune du côté de la terre. Le 21 février 1677, les troupes débarquèrent, mais, incommodées par le feu des vaisseaux hollandais, elles furent contraintes de s'éloigner, et se trouvèrent, par conséquent, hors d'état de rien entreprendre contre la ville. Tel était l'état des choses, lorsqu'une embarcation française s'empara d'un canot dans lequel se trouvait un pilote du pays. Celui-ci, interrogé sur les difficultés que nous pourrions rencontrer pour joindre la flotte hollandaise, donna l'assurance formelle qu'il conduirait nos vaisseaux en rade, sans que ceux-ci courussent aucun risque, à la condition d'être rendu à la liberté, aussitôt sa mission terminée. Le comte d'Estrées accepta cette proposition et une attaque simultanée, par terre et par mer, fut résolue.

Le 3 mars, l'escadre, formée en ligne de convoi,

entra sans accident dans la rade de Tabago, sous la direction du pilote qui avait offert ses services à l'amiral d'Estrées. Le chef de file de l'armée, le *Marquis*, joignit bord à bord un vaisseau hollandais. Le vaisseau amiral, le *Glorieux*, aborda le *Truininger* et l'enleva après un combat très vif, mais de courte durée. Les Français venaient de prendre possession du *Truininger*, lorsque des flammes, partant de l'intérieur de ce bâtiment, furent aperçues. L'incendie se propagea avec une telle violence qu'il fallut renoncer à s'en rendre maître; on tenta alors, mais sans succès, d'éloigner le *Glorieux* de sa prise. Le *Truininger* sauta, couvrant de ses débris les vaisseaux des deux nations. Six vaisseaux hollandais, ainsi que les transports, sur lesquels les malheureux habitants avaient cru trouver un refuge assuré, devinrent la proie des flammes. Trois vaisseaux français, l'*Intrépide*, dont le commandant, le capitaine de vaisseau Gabaret avait été tué, le *Marquis* et le *Glorieux* étaient en feu: un quatrième vaisseau, le *Précieux*, manœuvrant pour s'écarter de ces bâtiments, s'échoua. Le vice-amiral d'Estrées et son capitaine de pavillon, tous deux blessés, quittèrent le *Glorieux* dans une petite embarcation aperçue en dérive sur la rade, qu'un garde de la marine avait été chercher à la nage. Sur les trois vaisseaux, à bord desquels le feu s'était déclaré, à la suite de l'explosion du *Truininger*, régnait le plus grand désordre. Les officiers, jugeant ces bâtiments perdus, cherchèrent leur salut dans la fuite: ils les abandonnèrent sans aucun souci des hommes et surtout des blessés qu'ils laissaient derrière eux. Le capitaine du *Précieux*, après avoir fait d'inutiles efforts pour remettre son bâtiment à flot, se rendit auprès du commandant en chef pour l'informer de sa situation. D'Estrées, ne voulant pas laisser un de ses navires entre les mains de

l'ennemi, lui prescrivit de livrer le *Précieux* aux flammes. Le capitaine Mascarany, revenu à son bord, se disposait à exécuter l'ordre de l'amiral, sans se préoccuper des blessés, mais l'attitude menaçante de l'équipage ne le lui permit pas. Nous n'avions pas été plus heureux sur terre que sur mer : nos troupes, repoussées par les Hollandais, avaient subi des pertes sensibles. Le capitaine de vaisseau de Lapiogerie avait été tué et le capitaine de vaisseau Grand-Fontaine était blessé. L'escadre parvint à sortir de la rade en se touant sur des ancres à jet. Le vice-amiral d'Estrées rembarqua les troupes, se rendit à la Martinique où il déposa les soldats empruntés à cette colonie et à la Guadeloupe, puis il revint en France. Cette campagne, dont nous avons raconté, avec intention, les diverses péripéties, montre sous son véritable jour, cette marine naissante : elle est brave, mais inexpérimentée. La règle, l'ordre, la discipline n'ont pas encore poussé des racines profondes à bord de nos navires et il n'existe pas de lien entre les états-majors et les équipages. Les chefs ne paraissent pas se supposer d'autre devoir que de donner, en toutes circonstances, l'exemple de l'intrépidité : ce sont des capitaines de vaisseau qui mènent au feu les hommes mis à terre. Lors de la prise de Cayenne, au mois de décembre 1676, les trois capitaines de vaisseau qui marchent à la tête des troupes sont blessés ; à Tabago, deux capitaines de vaisseau commandent le corps de débarquement ; l'un est tué et l'autre blessé. Dans cette dernière affaire, tous les officiers, sauf deux, sont atteints par le feu de l'ennemi. Lorsque les événements qui s'étaient passés dans la baie de Tabago furent connus à Paris, Colbert prescrivit de faire une enquête sur la conduite des officiers qui, préoccupés de leur salut personnel, avaient abandonné leurs navires, lais-

sant les équipages sans direction. Colbert comprenait très bien que la marine ne serait puissante que le jour où des dangers, courus en commun, et des dévouements mutuels établiraient, entre les états-majors et les équipages, une étroite solidarité. A la suite de cette enquête, plusieurs officiers furent traduits devant un Conseil de guerre. L'un d'eux, auquel la mort successive de ceux qui le précédaient avait donné le commandement de l'*Intrépide*, fut condamné à mort et un autre aux galères : enfin un troisième, déclaré indigne de figurer dans le corps de la marine, fut renvoyé du service.

Les résultats de cette campagne étaient loin d'être satisfaisants : nous avions perdu quatre vaisseaux, un grand nombre d'hommes, et nous n'avions fait aucune conquête. Toutefois, il convenait de mettre, en regard de nos pertes, celles que nous avions infligées à l'ennemi. Or, l'amiral Binkes, privé de sept vaisseaux, ne pouvait plus rien entreprendre dans les Antilles. Le gouvernement décida qu'une nouvelle expédition serait dirigée sur Tabago : l'amiral d'Estrées, qui en avait le commandement, devait, avant de se rendre dans les Antilles, s'emparer de quelques possessions hollandaises sur la côte occidentale d'Afrique. L'amiral partit de Brest, le 1er octobre 1677, avec huit vaisseaux et huit bâtiments de rang inférieur. Il prit les îles d'Arguin, Gorée, détruisit quelques établissements hollandais, puis il fit route pour les Antilles. Il arriva, le 7 décembre, devant Tabago : il n'y avait, en rade, que trois navires, le *Précieux,* relevé par l'ennemi, un vaisseau hollandais et un transport. Notre escadre s'établit en croisière à l'entrée du port pour empêcher ces bâtiments de sortir. Tous les moyens d'action, dont disposait l'amiral d'Estrées, furent réunis pour attaquer le fort qui défendait la rade : on débarqua un millier d'hommes, des

canons et des mortiers. A quelques jours de là, les Français, ayant fait des travaux d'approche et construit des batteries, ouvrirent le feu. Deux bombes venaient d'être lancées, lorsque la troisième, tombant sur la poudrière, amena une explosion formidable : près de trois cents hommes furent tués ou blessés. Le commandant en chef, le vice amiral Binkes, était au nombre des morts. Les Français marchèrent sur le fort qui se rendit sans résistance : les trois bâtiments hollandais qui étaient en rade amenèrent leur pavillon. Ce succès, facilement obtenu, détermina l'amiral d'Estrées à tenter une nouvelle conquête : il résolut d'enlever l'île de Curaçao aux Hollandais. L'escadre approchait de sa destination lorsque, le 11 mai 1678, vers neuf heures du soir, par un temps obscur, on entendit, de l'avant du vaisseau-amiral, le *Terrible*, qui marchait en tête de l'armée, des coups de fusil et un coup de canon tirés par des navires flibustiers. Aucun doute n'était possible, l'escadre suivait une route dangereuse : le *Terrible* fit alors le signal de prendre les amures à l'autre bord. Au coucher du soleil, tous les navires avaient réduit leur voilure : ils devaient donc la rétablir avant d'être en mesure d'exécuter l'ordre de l'amiral. Un temps précieux fut donc perdu : d'autre part, plusieurs bâtiments, en manœuvrant pour éviter des abordages, s'écartèrent de la route qu'il eût fallu suivre pour gagner le large. Douze navires touchèrent le fond : cinq parvinrent à se dégager, mais le *Terrible* et six autres vaisseaux restèrent échoués sur les récifs qui entourent les îles d'Avès et furent démolis en quelques jours. Ce dramatique événement coûta donc à la France sept vaisseaux et, en outre, quatre-vingts hommes, matelots ou soldats, qui se noyèrent pendant le cours des opérations de sauvetage.

Nous nous trouvons encore une fois en présence de

l'inexpérience, au point de vue maritime, de l'état-major de la flotte. L'amiral d'Estrées ne peut contrôler, ni par lui-même ni par ses officiers, les calculs des pilotes de son bâtiment : ce sont ces derniers qui, en réalité, dirigent la route de son escadre et encore, si on en croit les mémoires du temps, l'amiral ne veut-il pas toujours les écouter. Enfin, ces mêmes pilotes sont insuffisants pour naviguer dans la mer des Antilles, à une époque où les cartes sont défectueuses et les méthodes de navigation, par les observations astronomiques, très imparfaites. L'amiral d'Estrées paraît s'être rendu compte de la nécessité d'avoir, à son bord, un pilote spécial, mais, au lieu de chercher un marin présentant toutes les garanties désirables, il accorde sa confiance, si nous en croyons son capitaine de pavillon, à un homme étranger au service de la marine et n'ayant que des notions très vagues sur la navigation que devait faire l'escadre. Les îles d'Avès étaient connues : les flibustiers fréquentaient ces parages, et ils mouillaient souvent dans des anses découpées au milieu des récifs qui entourent ces îles. Nous en trouvons la preuve dans le passage suivant d'un rapport adressé au ministre par le capitaine de vaisseau de Méricourt. « Je demandai, écrivait celui-ci, aux flibustiers s'ils savaient où nous étions : ils me dirent que oui, qu'ils y venaient souvent : et que, s'ils eussent su que M. le vice-amiral n'eût pas eu des gens de pratique pour ce pays-là, ils se seraient offerts pour le conduire : qu'il faut des praticiens, et qu'on ne navigue pas en ce pays-là par la hauteur : que le lieu où nous étions perdus s'appelle les récifs d'Avès, qu'ils tiennent plus de quatorze lieues de pays : qu'il ne se passe pas d'année qu'il ne s'y perde des navires, et qu'il y en a dont l'on n'entend jamais parler des équipages. » On voit que le vice-amiral d'Estrées, en s'adressant aux flibustiers, aurait eu des

pilotes, et un désastre sans précédent eût été évité. D'Estrées, ramenant les débris de son escadre, mouilla, sur la rade de Brest, au commencement du mois d'août. Des bâtiments, envoyés par Colbert sur le lieu du naufrage, pour sauver les canons et les ancres, remplirent cette mission avec succès. Ce n'était pas seulement par inexpérience que l'amiral d'Estrées avait jeté son escadre sur les récifs des îles d'Avès. Le temps passé à la mer, depuis son entrée dans la marine, l'avait rendu plus confiant, on pourrait dire plus présomptueux, sans le rendre plus capable. On lui reconnaissait une grande bravoure et beaucoup d'audace, mais le sort des bâtiments, placés sous son commandement, était livré à tous les hasards. Le désastre subi par l'escadre d'Amérique portait atteinte à la légitime considération que nous avions acquise dans les combats livrés aux Hispano-Hollandais, sur les côtes de Sicile. Le corps des officiers de marine croyait qu'une disgrâce, justement méritée, punirait le vice-amiral d'Estrées des fautes qu'il avait commises. Il n'en fut rien: Colbert recula probablement devant l'influence de la puissante famille du vice-amiral, et celui-ci garda son commandement.

La paix fut conclue, à Nimègue, le 11 août 1678, avec la Hollande, et, le 11 septembre, avec l'Espagne.

LIVRE VI

Le *Sans-Pareil* et le *Conquérant* coulent bas en pleine mer. — Duquesne poursuit les corsaires tripolitains. — Alger est bombardé en 1682 et 1683. — Mort de Colbert. — Son œuvre. — Seignelay est nommé ministre de la marine. — Bombardement de Gênes. — Expédition contre les Barbaresques. — Question des saluts dans les rencontres en mer. — Combat de Tourville et du vice-amiral Papachin. — Mort de Duquesne.

I

Il se passa, dans l'année qui suivit la conclusion de la paix, un événement dont nous devons parler, parce qu'il se rattache à l'état de la marine à cette époque. Tourville, que ses brillants services avaient mis en évidence, prit, au printemps de l'année 1679, le commandement d'une division de quatre vaisseaux avec laquelle il donna la chasse aux corsaires mayorquais : ceux-ci arrêtaient nos navires marchands, quoique la France fût en paix avec l'Espagne. Après une campagne d'été, consacrée à ce service, Tourville reçut l'ordre de se rendre à Rochefort avec ses quatre vaisseaux, le *Sans-Pareil*, qu'il montait, le *Conquérant*, le *Content* et l'*Arc-en-Ciel*, capitaines de Chabert, d'Amfreville et de Coëtlogon. Une flûte, chargée de poudre, qui accompagnait l'escadre, ayant signalé, à la hauteur de Lisbonne, une voie d'eau, Tourville entra dans le Tage pour procéder aux réparations que nécessitait l'état de ce bâtiment. La division

reprit la mer à la fin du mois de septembre. Le *Sans-Pareil* étant un vieux vaisseau que son artillerie fatiguait beaucoup, Tourville, par mesure de prudence, la saison s'avançant, fit descendre dix-huit pièces dans la cale et cintrer le vaisseau avec des grelins. Le 21 octobre, le vent soufflant du sud-ouest en tempête, les quatre vaisseaux fuyaient devant le temps : le *Sans-Pareil* n'avait alors, auprès de lui, que l'*Arc-en-Ciel*. Le premier de ces vaisseaux perdit successivement son beaupré, son mât de misaine et son grand mât ; il s'ouvrit, et on ne tarda pas à reconnaître l'impossibilité de le maintenir à flot. Des embarcations, portant quatre-vingts hommes, purent atteindre l'*Arc-en-Ciel*, mais aussitôt cette opération terminée, ces embarcations furent abandonnées par les hommes qui les montaient. Il ne restait alors d'autre ressource que de gagner ce vaisseau à la nage : Tourville put atteindre un petit canot que l'*Arc-en-Ciel* était parvenu à mettre à la mer. Le *Sans-Pareil* coula, et son équipage, à l'exception de cent hommes environ, disparut avec le vaisseau. Le *Conquérant* avait eu le sort du *Sans-Pareil ;* il avait coulé en mer. Quelques hommes, jetés à terre sur des épaves, avaient fait connaître ce nouveau malheur. L'équipage du *Content* n'avait échappé à la mort que par une chance toute particulière. « J'ai vu ici d'Amfreville, écrivait Tourville au ministre, dans un pitoyable état. S'il avait été une demi-heure de plus à gagner Belle-Isle, il était noyé. » Dans une lettre, adressée à l'intendant de la marine à Toulon, on dit, à propos du *Content :* « M. d'Amfreville est arrivé à Belle-Isle avec six pompes et deux puits ; une demi-heure plus tard il était perdu : des gens frais, qu'on lui a envoyés de terre, l'ont sauvé. » Le quatrième vaisseau, l'*Arc-en-Ciel*, eut beaucoup de peine à gagner Belle-Isle.

L'émotion fut grande, à Paris, lorsque l'on apprit ce

malheureux événement. La perte de deux vaisseaux, qui coulaient bas d'eau, en pleine mer, entraînant dans l'abîme leurs équipages, à l'exception de quelques hommes ; un troisième vaisseau n'évitant le même sort que par un heureux hasard constituaient un ensemble de faits pouvant, aux yeux de la France et de l'Étranger, amoindrir la valeur de notre marine. Les quatre vaisseaux ayant été armés à Toulon, Duquesne, qui se trouvait dans ce port, fut chargé de faire une enquête sur les travaux exécutés pour mettre ces bâtiments en état de tenir la mer avec sécurité. Colbert semblait convaincu que les radoubs des quatre vaisseaux n'avaient pas été faits avec un soin suffisant, « n'étant pas naturel, écrivait-il, ni ordinaire qu'un vaisseau, qui n'est en mer que depuis cinq ou six mois, soit en état de périr faute de radoub ». Le marquis de Seignelay, qui était à Valence, fut chargé par Colbert d'adresser un blâme sévère à Arnoul, l'intendant de Toulon. Sans attendre les résultats de l'enquête ordonnée par son père, Seignelay accusa nettement l'intendant, dans une lettre fort dure, d'avoir causé la perte du *Sans-Pareil* et du *Conquérant*, par l'extrême négligence qu'il apportait dans son service. On ne peut s'empêcher de penser que Seignelay voulait trouver des coupables et, par là, s'exonérer de toute responsabilité. A l'en croire, Paris avait donné les ordres les plus précis pour la mise en état des quatre vaisseaux armés à Toulon : seule l'exécution avait fait défaut. Arnoul fut relevé de ses fonctions, et le capitaine du port, ainsi qu'un maître des constructions navales, préposé aux opérations de mâture, furent mis à la Grosse-Tour. Seignelay sacrifiait d'autant plus volontiers l'intendant de Toulon, qu'il était mécontent de ses services, mais il commettait un acte peu digne de son rang, en choisissant, pour frapper ce fonctionnaire, et, avec lui, le capitaine de port

et un maître, une circonstance dans laquelle aucun de ceux qui étaient atteints n'avait de reproches à se faire. Duquesne ne professait pas pour les intendants, avec lesquels il avait de continuels dissentiments, une estime particulière, mais agissant, en toute circonstance, avec une sincérité qui n'avait d'égale que l'indépendance de son caractère, il écrivit au marquis de Seignelay : « Il est constant que le dématement du beaupré du *Sans-Pareil* est la première cause de son malheur, son mât d'avant ayant suivi, et, en tombant, a ébranlé et fait des voies d'eau au vaisseau... A l'égard du radoub du *Sans-Pareil*, l'on croit ici que l'on n'y a rien épargné : il n'a point fait d'eau pendant qu'il a été dans les mers de deçà et même jusques à son dématement, qui a ébranlé son avant ; ce vaisseau est encore un de ceux qui ont été construits à Brest, à prix fait, ce qui ne réussit pas heureusement dans la marine. »

Seignelay, peu satisfait probablement des résultats de cette enquête, donna l'ordre à l'intendant des galères, Brodard, de se livrer, avec Duquesne et un contrôleur de la marine, à un nouvel examen de la question. Cette seconde enquête reproduisit, avec plus de développement, la lettre de Duquesne. Le *Sans-Pareil* et le *Conquérant*, disait l'intendant des galères, « étaient des bâtiments, à ce qu'il me paraît par une liste de vaisseaux du port, reconnus pour être faibles de bois, mal chevillés et fort cassés, et que cependant on charge de soixante-dix pièces de canon ; qui demeurent tout un été à la mer, et qui ensuite passent, dans une saison fort venteuse, dans de grandes mers de Ponant, qu'ils sont d'autant moins en état de souffrir que le bois neuf qui peut y avoir été mis emporte le vieux qui n'est pas capable de le soutenir : chargés avec cela de la pesanteur de leurs canons, il est humainement impossible et sans un mi-

racle, s'il arrive dans cet état-là quelque tempête qui les fasse démâter, ce qui ouvre encore un navire, qu'ils ne se perdent absolument, et cela, Monseigneur, est si vraisemblable que vous voyez que l'*Arc-en-Ciel*, qui était un vaisseau neuf, bâti ici, a soutenu davantage l'effort et la violence de la mer et s'est enfin sauvé ». Les ordres venus de Paris, lors de l'armement de ces quatre vaisseaux, avaient été exécutés, et la question des radoubs, mise en avant avec persistance par Seignelay, devait être écartée. La cause de la catastrophe survenue sur nos côtes, nous la trouvons dans la lettre de l'intendant des galères : on avait expédié à Rochefort, dans une mauvaise saison, des bâtiments qui, par suite de leur état, constaté dans les archives du port, auraient dû rester dans la Méditerranée. Ce que l'on apprenait à Toulon, après l'événement, il eût été facile de le savoir, à Paris et à Toulon, avant de donner à ces vaisseaux l'ordre de passer dans l'Océan. Qu'il s'agisse du personnel, des actions de guerre, de la navigation et du matériel, Colbert, qui n'est pas marin, ne peut avoir, par lui-même, une opinion : ses agents dans les ports sont dans une situation semblable. C'est là le point faible du système : la connaissance du métier de la mer fait défaut à Paris et dans les ports, et, par cela même, des questions de grande importance échappent à l'attention du ministre.

En 1681, Duquesne, ayant sous ses ordres sept vaisseaux et quelques bâtiments de rang inférieur, fut chargé de donner la chasse à une flottille de corsaires tripolitains qui venait, jusque sur les côtes de Provence, enlever des bâtiments de commerce. Dans le courant du mois de juillet, notre escadre, croisant dans l'Archipel, eut connaissance des navires qu'elle poursuivait : ceux-ci, prévenus de notre approche, se réfugièrent dans l'île de

Chio qui appartenait à la Porte ottomane. Duquesne somma le gouverneur de contraindre les Tripolitains à reprendre la mer. Le pacha turc ayant répondu à cette demande par un refus, la division française ouvrit le feu sur le port et les fortifications qui défendaient la ville : celle-ci souffrit beaucoup de cette canonnade qui dura plusieurs heures. La conduite de Duquesne ne fut pas approuvée, et la France, pour éviter une rupture avec la Porte, qui fit entendre les plus vives réclamations, consentit à payer une indemnité en réparation du mal fait par nos bâtiments. Nous n'avions pas moins à nous plaindre des corsaires algériens que des navires tripolitains. La conduite des Algériens, qui violaient continuellement les traités conclus avec nous, méritait un châtiment sévère, mais il ne suffisait pas de vouloir le leur infliger, il fallait en avoir les moyens. Débarquer une armée sur le sol africain, on n'y songeait pas en France ; outre que le souvenir de l'échec de Charles-Quint était encore présent à tous les esprits, la situation de l'Europe ne nous permettait pas de tenter une entreprise qui aurait eu pour conséquence d'immobiliser, pendant un temps probablement très long, une fraction importante de nos forces navales et militaires. Une création récente allait nous permettre de punir les Algériens de leur mauvaise foi. En 1679, Renau d'Eliçagaray avait soumis au Conseil de marine le plan d'un navire sur lequel il plaçait un mortier. Renau, que l'exiguïté de sa taille avait fait surnommer le petit Renau, s'était adonné, dès sa jeunesse, à l'étude des sciences ; il s'occupait, à la fois, de la construction des bâtiments et des questions relatives à l'attaque et à la défense des places. En d'autres termes, Renau était ingénieur militaire, et, suivant l'expression dont on se servait à cette époque, constructeur de navires. Frappé

de la faiblesse des résultats obtenus par la marine, lorsque celle-ci agissait contre les villes situées près du bord de la mer, il s'était demandé si l'on ne pourrait pas mettre, à la disposition des flottes, un moyen redoutable, employé par l'armée de terre, c'est-à-dire le bombardement. Cette idée, absolument neuve, car personne ne supposait que des mortiers pussent être placés ailleurs que sur un terrain solide, souleva de nombreuses objections, mais Renau parvint à convaincre ses contradicteurs et sa proposition fut acceptée. En 1681, cinq galiotes à bombes, tel fut le nom donné aux nouveaux bâtiments, furent mises en chantier, les unes à Dunkerque et les autres au Havre. Les essais de ces navires, au double point de vue de la navigation et du tir, furent considérés comme satisfaisants.

En 1682, Duquesne fut appelé au commandement de l'expédition qui devait venger les nombreux griefs que nous avions contre les Algériens. Le 23 juillet, il arriva devant Alger avec onze vaisseaux, quinze galères, deux brûlots et les cinq galiotes à bombes construites sur les plans de Renau. Contrarié par le mauvais temps, il se vit, plusieurs fois, dans la nécessité d'interrompre les préparatifs de l'attaque pour prendre le large. Les galères, n'ayant plus d'eau, furent renvoyées en France. A la fin du mois d'août, le temps étant devenu favorable, l'escadre prit ses dispositions de combat, et, le 30, elle ouvrit le feu. Le P. Levacher, qui remplissait les fonctions de consul de France à Alger, vint, de la part du dey, demander la paix ; les propositions, dont il était porteur, ne furent pas agréées par le commandant en chef, et le bombardement continua. Le 12 septembre, le temps étant devenu mauvais et l'équinoxe approchant, Duquesne mit sous voiles et fit route pour Toulon. Les galiotes à bombes avaient donné les résultats prévus par

l'inventeur; une partie de la ville d'Alger était en cendres. Les Algériens ayant refusé d'accepter les conditions que nous jugions nécessaires de leur imposer, une nouvelle expédition eut lieu en 1683. Dans le courant du mois de juin, Duquesne parut devant Alger, avec treize vaisseaux et sept galiotes, c'est-à-dire avec deux bombardes de plus que l'année précédente. Le feu fut ouvert le 26. Quelques jours après, la ville ayant beaucoup souffert, le dey Baba-Assan chargea le P. Levacher de porter au chef de l'escadre des propositions de paix. Des négociations furent immédiatement entamées : chaque jour, des esclaves chrétiens nous étaient rendus. Des otages, déjà désignés, devaient nous être remis et rester sur nos navires jusqu'à l'entière conclusion du traité de paix. Une solution satisfaisante était donc sur le point d'intervenir, lorsqu'une révolution éclata dans la ville d'Alger. Un certain Mezzo Marto, qui figurait parmi les otages, souleva la milice et, se mettant à sa tête, envahit le palais du dey : Baba-Assan fut tué, et le chef de la révolte devint son successeur. Les négociations furent rompues et le bombardement reprit avec une nouvelle vigueur; la ville d'Alger ne représentait plus qu'un amas de décombres. Les hommes de la milice, que le nouveau dey était impuissant à maintenir dans l'obéissance, se livraient à tous les désordres. Ils se saisirent de notre consul, le P. Levacher, et l'attachèrent à la bouche d'un canon qui fut tiré dans la direction de notre flotte. Le temps s'écoulait, et rien n'indiquant, de la part des Algériens, le désir de reprendre les négociations, l'escadre fit route pour Toulon lorsque les munitions des galiotes furent épuisées. Nous revenions sans avoir obtenu du dey la reconnaissance de nos droits : toutefois, l'escadre ramenait six cents esclaves; d'autre part, la destruction, par notre feu, des bâtiments mouil-

lés dans le port d'Alger, mettait, pour quelque temps, la marine de la régence dans l'impuissance d'agir. Enfin, menacés l'année suivante d'un nouveau bombardement, les Algériens se décidèrent à signer un traité de paix dont la durée fut fixée à cent ans.

Colbert, après une vie de travail qui avait épuisé ses forces, mourut le 5 septembre 1683. La France perdait un de ses plus grands serviteurs : en se plaçant au seul point de vue de la marine militaire, Colbert laissait une œuvre considérable. Sous son ministère, les ports de Brest et de Toulon reçurent des agrandissements, et celui de Rochefort fut créé. Les hommes vivant du métier de la mer, pêcheurs, caboteurs et marins naviguant au long cours, furent portés sur des listes spéciales. Le ministre eut une base lui permettant de calculer l'étendue qu'il était possible de donner à nos armements. Les marins furent divisés en trois classes devant servir tour à tour sur les bâtiments de l'État. Cette législation remplaçait avec avantage les mesures violentes, à l'aide desquelles on recrutait, à cette époque, les équipages de la flotte de guerre. Jusque-là, en effet, lorsque l'État faisait des armements à Brest, à Toulon ou à Rochefort, on formait les équipages en s'emparant par la force des matelots qui se trouvaient dans les ports voisins. Si cette mesure était insuffisante, les ports de commerce étaient fermés sur une certaine étendue du littoral. Il était défendu aux bâtiments marchands de prendre la mer avant que le personnel nécessaire aux besoins du moment eût été réuni. Dans ces conditions, le régime imaginé par Colbert constituait un avantage très sérieux pour les populations maritimes : si ce système avait fonctionné régulièrement, il eût été considéré par les marins comme un bienfait. Mais ce ne fut pas ainsi que les choses se passèrent. Les guerres qui remplirent le

règne de Louis XIV exigèrent de continuels armements. Le département de la marine aurait encouru une grave responsabilité, si le manque d'hommes avait été un obstacle au départ de nos escadres. La formation des équipages fut une des plus pénibles préoccupations de la carrière de Colbert. Cette situation ne lui permit presque jamais d'appliquer la règle qu'il avait faite : au lieu d'être appelées tour à tour, les classes furent confondues et, le plus souvent, tous les hommes de l'inscription maritime, présents dans nos ports, étaient envoyés sur les bâtiments de guerre. Cette mesure était très naturelle, puisque tous étaient nécessaires à la défense du pays, mais ces idées, que l'on admet aujourd'hui, n'étaient pas comprises à cette époque. D'autre part, cet appel général coïncidant avec un règlement qui ne parlait que d'appels particuliers, laissa dans l'esprit des populations une haine profonde contre l'inscription maritime, dont nous retrouverons pendant longtemps la trace.

Les nouvelles ordonnances firent donc peser sur les populations maritimes une lourde charge. Ce fut pour l'atténuer que Colbert institua la caisse des invalides. Une ordonnance de 1673 décida qu'il serait fait, à l'avenir, une retenue de six deniers par livre sur les appointements des officiers généraux et particuliers de la marine et sur les salaires des équipages, « pour la subsistance, l'entretien et la récompense des officiers, mariniers et matelots estropiés sur les vaisseaux, et pour la fondation d'un hôpital général dans chacun des arsenaux de Rochefort et de Toulon ». Ces deux hôpitaux ne furent pas construits, mais, avec les fonds destinés à cet usage, le département de la marine donna des secours aux hommes qui auraient eu le droit d'entrer dans ces établissements. Telle est l'origine de la caisse des invalides de la marine et des pensions connues sous le nom

de demi-soldes. Ce système fut complété en 1703. A partir de cette époque, on préleva trois deniers par livre, sur le produit de toutes les prises. En 1709, la retenue sur la solde, faite au profit des invalides, fut abaissée, mais elle atteignit les traitements des fonctionnaires de l'ordre civil, ainsi que les gages payés par les armateurs aux matelots des bâtiments de commerce : « Pour être lesdits deniers employés au paiement des pensions que nous accorderons, tant aux officiers invalides de nos vaisseaux et galères, qui en seraient jugés dignes, qu'aux intendants et autres officiers de nos ports et arsenaux, comme aussi pour la demi-solde, tant des matelots et soldats que des ouvriers de nos arsenaux et des galères qui auront été estropiés ou qui auront vieilli, auxquelles récompenses seront pareillement admis les officiers, matelots et soldats invalides ou estropiés sur les vaisseaux marchands. »

Colbert organisa avec un soin tout particulier le service de l'artillerie : des compagnies d'apprentis canonniers furent attachées d'une manière permanente aux ports de Brest, de Toulon et de Rochefort. Ces compagnies, dont l'effectif s'élevait à cent hommes, étaient commandées par un lieutenant de vaisseau et un enseigne. Les apprentis canonniers passaient huit mois dans les ports : après ce laps de temps, consacré à leur instruction, ils rentraient dans leurs quartiers, tandis que des marins de nouvelles levées venaient prendre leur place. L'État entretenait d'une manière permanente, dans chacun de nos ports militaires, un certain nombre de maîtres-canonniers. Les troupes de la marine, composées des deux régiments « la Marine et Royal des vaisseaux », créés par Richelieu, le premier en 1626, et le second en 1635, furent augmentées, en 1669 et en 1670, de deux nouveaux régiments : « Royal Marine et Amiral. »

En 1671, Louvois, ayant obtenu du roi que ces quatre régiments fussent mis à sa disposition, Colbert leva cent compagnies franches pour le service de son département. Les soldats de ces compagnies montaient la garde dans les arsenaux lorsqu'ils n'étaient pas embarqués. Pendant leur séjour à terre, les soldats des compagnies franches étaient envoyés, par détachements, aux écoles de canonnage où ils faisaient l'exercice des différentes bouches à feu employées dans la marine. On leur apprenait à charger et à jeter des grenades : à bord des bâtiments, outre le service de garde et celui de la police qui leur incombait, ces soldats prenaient part à tous les travaux. Ceux d'entre eux qui étaient en état de jouer un rôle utile dans la mâture, recevaient un supplément de solde. Les ordonnances et règlements, dont nous venons de donner une rapide analyse, assuraient aux bâtiments de guerre des matelots capables, des canonniers habiles et une bonne mousqueterie. Les cadres des compagnies franches comprenaient le nombre de sous-officiers nécessaires à la bonne direction de ce personnel. L'État entretenait un certain nombre de maîtres de toutes professions. Ces maîtres, lorsqu'ils n'étaient pas embarqués, étaient employés à la garde et à l'entretien des bâtiments désarmés.

Colbert avait fondé des arsenaux, créé des flottes et formé des équipages. L'organisation d'un corps d'officiers était le complément indispensable de son œuvre. Conformément aux dispositions d'une ordonnance royale, parue en 1669, les cadres des officiers de la marine comportaient trois lieutenants généraux, six chefs d'escadre, soixante capitaines de vaisseau, soixante lieutenants, soixante enseignes et vingt capitaines de brûlot. Le développement de la marine amena promptement l'augmentation du nombre des officiers de tout grade.

Dans les nouveaux cadres figurèrent des officiers qui n'étaient pas très propres à remplir leurs fonctions. Les uns avaient peu navigué, les autres n'avaient paru, sur le pont des navires de guerre, que comme officiers des troupes de la marine ; enfin, quelques-uns avaient quitté l'armée de terre pour prendre immédiatement du service sur la flotte. Il restait aux officiers de cette catégorie la ressource d'apprendre leur nouveau métier, mais, en supposant qu'ils en eussent la volonté, il devait s'écouler un temps assez long avant que ce résultat pût être atteint. Colbert eut un moment la pensée de créer, dans le corps royal de la marine, un corps d'officiers ayant fait un long apprentissage du métier de la mer dans les grades inférieurs. Il ne fut pas donné suite à ce projet, mais Colbert laissa subsister, dans la pratique, quelque chose qui se rapprochait de cette organisation. Le département de la marine employait des officiers pourvus de commissions temporaires ; ces officiers, nommés par le ministre, quelquefois même par les capitaines des bâtiments sur lesquels ils étaient embarqués, étaient en général des officiers mariniers ou des pilotes.

Colbert ne pouvait improviser ce qu'on obtient seulement avec le temps, c'est-à-dire un corps d'officiers capable et homogène. Se trouvant dans la nécessité de former, en quelques années, un nombreux état-major, obligé, d'autre part, de le prendre, si ce n'est en totalité, du moins pour la plus grande partie, dans le milieu social auquel appartenaient les officiers de l'armée de terre, il ne put que s'efforcer de concilier ces diverses exigences. Après avoir fait face aux difficultés du présent, il se préoccupa de l'avenir. Bien convaincu que le personnel est le fondement le plus solide de toute organisation militaire, il voulut assurer le recrutement de l'état-major de la flotte dans des conditions différentes

de celles qui avaient présidé à sa formation. Richelieu avait décidé, en 1627, que seize gentilshommes, entretenus aux frais de l'État, seraient instruits sur tout ce qui touchait à la marine et à la navigation. C'était, dans l'esprit du cardinal, le point de départ d'une institution destinée à former des officiers pour la marine royale. Ce projet n'eut pas de suite immédiate, et il ne semble pas qu'il ait été repris par ses successeurs. Les grands maîtres et surintendants de la navigation et du commerce avaient une garde particulière : celle du duc de Beaufort était, au moment de sa mort, de quarante-neuf gardes, sur lesquels vingt-cinq furent désignés pour être attachés à la personne du grand amiral. Ces vingt-cinq gardes, appartenant tous à la noblesse du royaume, formèrent le premier noyau des gardes de la marine, appelés à devenir officiers. Une ordonnance du 22 avril 1670 décida qu'il serait fait deux détachements de la compagnie des gardes, dont l'un servirait dans la Méditerranée et l'autre dans l'Océan : cette compagnie fut licenciée, en 1671, mais elle reparut en 1672. En 1682, le roi ordonna la création, dans chacun des ports de Brest, de Rochefort et de Toulon, d'une compagnie de gentilshommes gardes de la marine. Les gardes recevaient une instruction spéciale et devenaient enseignes de vaisseau, après avoir satisfait à certaines conditions d'embarquement. A partir de l'année 1673, on voit des gardes de la marine promus à ce grade.

Colbert porta son attention sur toutes les parties du service. Les devoirs des capitaines et des officiers, la discipline, la solde et la nourriture des équipages, l'armement et l'équipement des navires furent réglementés. L'État disposa de tous les bois utiles à la marine. Un Conseil, établi dans chaque port, fut chargé de délibérer sur les constructions neuves et sur les radoubs en cours

d'exécution. Ce Conseil reçut, en outre, la mission de signaler au ministre les améliorations et les perfectionnements introduits, en France et à l'étranger, dans l'architecture navale. L'organisation des arsenaux, qui joue, dans l'ensemble du service de la marine, un rôle considérable, fut l'objet de dispositions soigneusement étudiées. L'ordonnance de 1689, devons-nous ajouter, qui parut sous le ministère du marquis de Seignelay, ne fit que reproduire, avec de très légères modifications indiquées par l'expérience, les règlements édictés par Colbert. Lorsque celui-ci prit, en 1663, la direction de la marine militaire, celle-ci n'existait plus que de nom. En 1672, alliés aux Anglais, nous prenions part à la guerre contre les Hollandais. Quelques années après, nos escadres, sous Duquesne, battaient, dans la Méditerranée, les forces réunies de la Hollande et de l'Espagne. On voit le chemin parcouru de 1663 à 1678, c'est-à-dire en quinze ans. Colbert, marquis de Seignelay, qui avait la survivance de la charge de son père, lui succéda le 7 septembre 1683.

II

Depuis quelque temps déjà, la république de Gènes nous donnait des sujets de plainte : pendant la durée de la guerre qui avait pris fin en 1678, elle avait entretenu avec nos ennemis, et en particulier avec l'Espagne, des relations secrètes. La république continuait, depuis la conclusion de la paix, à montrer, à notre égard, des dispositions hostiles. La voie diplomatique eut peut-être suffi pour aplanir les difficultés pendantes, mais

Louis XIV, poussé par Seignelay, résolut d'employer la force. Une escadre comprenant seize vaisseaux, vingt galères et deux galiotes, fut placée sous les ordres du lieutenant-général Duquesne. Partie de Toulon, le 6 mai 1684, elle parut, le 17, devant Gênes. Le ministre de la marine s'était embarqué sur cette escadre. Revêtu des pouvoirs nécessaires pour négocier avec les Génois, il lui appartenait, dans le cas où la république n'accorderait pas les satisfactions que l'on exigeait à Paris, de donner à la flotte l'ordre d'agir. Le 18, Seignelay fit connaître au gouvernement de la république les réparations que Louis XIV demandait. Le lendemain 19, alors que nous attendions une réponse, les Génois ouvrirent le feu sur la flotte française. Le bombardement commença : une descente opérée, le 24, dans un des faubourgs de la ville, amena les Génois à composition. Il fut décidé, après une courte négociation, que le doge, accompagné de quatre sénateurs, viendrait en France pour présenter au roi les excuses de la république. Un traité, signé le 3 février 1685, mit fin aux difficultés existant entre la France et la république de Gênes. Le 28 mai, l'armée navale prit la mer, toucha aux îles d'Hyères pour se ravitailler, puis, après une croisière de quelques mois sur les côtes de Catalogne, elle revint à Toulon.

Les Barbaresques continuaient à désoler notre commerce maritime : s'inclinant devant la force, ils signaient des traités dont ils oubliaient les clauses dès que nos flottes avaient disparu. En 1685, le maréchal d'Estrées reçut l'ordre de se porter devant Tripoli et Tunis et d'exiger des réparations pour le mal fait à notre marine marchande par les corsaires des deux régences. A la fin du mois de juin, la ville de Tripoli, après avoir été bombardée, se soumit aux conditions que le maréchal lui imposa. Les esclaves chrétiens nous furent rendus,

et le bey donna cinq cent mille francs destinés à indemniser notre commerce. Il ne fut pas nécessaire de recourir à la force pour amener le bey de Tunis à traiter : après avoir livré les chrétiens pris par les corsaires de la régence, il paya une rançon. En quittant Tunis, le maréchal parut devant Alger pour rappeler au dey les engagements qu'il avait contractés envers la France. Celui-ci ne tint aucun compte de cet avertissement. Notre commerce maritime ayant fait entendre des plaintes très vives contre les corsaires algériens, une nouvelle expédition fut décidée. Dans le courant du mois de juin de l'année 1688, le maréchal d'Estrées partit de Toulon avec l'ordre de bombarder Alger, s'il n'était pas fait droit à nos demandes. Toute satisfaction nous étant refusée, l'escadre ouvrit le feu sur la ville. Cédant aux inspirations d'une fureur aveugle, les Algériens renouvelèrent les scènes de l'année 1683 ; ils mirent à mort notre consul, le P. Vicaire, et quatorze Français. Le maréchal estimant qu'il était nécessaire d'user de représailles, quinze Turcs, pris parmi les prisonniers, furent placés sur un radeau et fusillés : ce radeau, abandonné à l'action des vents du large, alla s'échouer à la côte. Par suite d'une négligence inexcusable, les galiotes à bombes n'avaient pas été mises, avant leur départ, en état de faire un bon service : de plus, la poudre entrant dans le chargement des bombes, était de mauvaise qualité. Le maréchal se trouva dans la nécessité de se retirer avant d'avoir obtenu les résultats sur lesquels on comptait à Paris. Néanmoins, lorsque les esprits furent calmés, les Algériens, redoutant de nouveaux bombardements, entamèrent, avec la France, des négociations qui aboutirent, en 1689, à la conclusion d'un traité.

Nous avons dit que l'Angleterre voulait que, dans les mers environnant ses rivages, les bâtiments de guerre

de la Grande-Bretagne fussent salués par les navires étrangers : ceux-ci devaient amener leur pavillon et les voiles hautes. Les Anglais, considérant ce salut comme une marque de déférence qui leur était due, ne le rendaient pas. Les nations disposant d'une marine assez puissante pour lutter contre les forces navales de la Grande-Bretagne, refusaient de se soumettre à un cérémonial inconciliable avec leur dignité. Cette question, qui ne recevait jamais de solution définitive, était la source de difficultés continuelles. L'Espagne, n'admettant pas la suprématie que s'arrogeait la Cour de Londres, avait donné à ses officiers l'ordre de ne pas saluer les navires anglais et de se défendre jusqu'à la dernière extrémité, si l'on tentait de les y contraindre. La république des Provinces-Unies, malgré les engagements qu'elle avait contractés, à cet égard, avec la Grande-Bretagne, s'efforçait de se soustraire à l'obligation de saluer le pavillon anglais dans les conditions humiliantes que nous avons indiquées. La France avait, de tout temps, repoussé les prétentions de l'Angleterre. En une seule circonstance, nous nous étions écartés de cette règle ; c'était, ainsi que nous l'avons rapporté, lors du passage, en Angleterre, de Sully, envoyé par Henri IV pour complimenter Jacques II sur son avènement au trône. En 1634, après un débat très vif sur cette question, la convention suivante avait été conclue entre Louis XIII et Charles I[er] : les Anglais saluaient nos navires de guerre lorsqu'ils les rencontraient plus près des côtes de France que des côtes d'Angleterre, et dans l'hypothèse contraire, c'est-à-dire, lorsque la rencontre avait lieu plus près des côtes d'Angleterre que des côtes de France, nos bâtiments saluaient les premiers. Ce salut était immédiatement rendu. L'Angleterre, forcée par les circonstances, se relâchait de ses prétentions, mais elle ne les aban-

donnait pas. Sous le règne de Charles II, la marine anglaise reçut l'ordre d'exiger le salut de tous les bâtiments étrangers, rencontrés dans les mers, dites britanniques, quelle que fût leur nationalité. L'exception faite en notre faveur disparaissait. Louis XIV, informé de cette décision par notre ambassadeur, le comte d'Estrades, fit immédiatement connaître à Londres sa volonté très ferme de résister à une tentative ayant pour but le rétablissement d'un droit dont nous n'avions jamais admis la légitimité. Le roi terminait une lettre qu'il écrivait au comte d'Estrades, au sujet de cette affaire, par ce passage significatif : « ..... je désire que, pour toute réponse à une déclaration si hautaine, le roi et les Chambres sachent, par votre bouche, que je ne demande ni ne cherche d'accommodement en l'affaire du pavillon, parce que je saurai bien soutenir mon droit, quoi qu'il en puisse arriver. » Devant l'attitude résolue de Louis XIV, Charles II céda. Il fut convenu que les navires des deux nations se maintiendraient, quand ils pourraient se reconnaître de loin, à grande distance les uns des autres ; en cas de rencontre inopinée, ce qui pouvait se produire, au lever du soleil, par exemple, on devait ou se saluer en même temps, ou n'échanger aucun salut.

Nous étions donc, en ce qui concernait les saluts maritimes, sur le pied d'une égalité complète avec nos voisins d'outre-Manche. La France aurait dû s'en tenir là et ne pas exiger des autres puissances ce qu'elle ne voulait pas accorder à l'Angleterre. Malheureusement, dans cette question, le point de départ avait été perdu de vue. A l'origine, nous avions, en compagnie des Anglais et des Hollandais, refusé d'admettre le droit de propriété que s'attribuaient les Portugais et les Espagnols sur les mers dans lesquelles se trouvaient situés

les pays qu'ils avaient découverts ou conquis. Plus tard, d'accord avec toutes les puissances maritimes, nous avions lutté contre la suprématie que l'Angleterre prétendait avoir sur les mers environnant son empire. Nous avions donc combattu pour un principe, celui de la liberté des mers, défendu par le Hollandais Grotius, et attaqué par l'Anglais Selden, ainsi que nous l'avons dit plus haut. Mais la question de principe avait disparu pour faire place à une question de préséance, dans laquelle la France ne voulait pas être moins bien traitée que l'Angleterre. De pareilles exigences ne pouvaient avoir d'autre résultat que d'amener des conflits, dégénérant le plus souvent en actes d'hostilité. Nous citerons, comme exemple, le combat livré dans la Méditerranée, par Tourville, au vice-amiral Papachin, alors que la paix régnait entre la France et l'Espagne.

Le 2 juin 1688, au point du jour, à quinze lieues au large d'Alicante, le lieutenant-général de Tourville, dont le pavillon flottait à bord du *Content*, de cinquante canons, aperçut deux vaisseaux espagnols, la *Capitane*, de soixante-six, que montait le vice-amiral Papachin, et le *San Jeronimo*, de cinquante-quatre. Le *Content* était accompagné de deux petits vaisseaux, le *Solide* et l'*Emporté*, commandés par les capitaines de Châteaurenault et d'Estrées. Ces trois bâtiments faisaient route pour rallier, devant Alger, l'escadre que commandait le maréchal d'Estrées. Se conformant aux ordres de la Cour, Tourville mit en panne et il fit dire au vice-amiral Papachin qu'il eût à saluer le pavillon de France. Le vice-amiral espagnol ayant opposé un refus formel à la demande qui lui était adressée, l'action s'engagea. Le *Content* combattit la *Capitane*, et l'*Emporté* et le *Solide* le *San Jeronimo*. Un boulet ayant coupé la drisse de pavillon de la *Capitane*, alors que l'engagement

durait depuis quelque temps déjà, le capitaine du *San Jeronimo* crut que son chef s'était rendu, il amena son pavillon. D'Estrées resta près du *San Jeronimo*, tandis que le capitaine de Châteaurenault venait se joindre au *Content* qui se battait avec une très grande vigueur contre un adversaire qui lui était très supérieur. Après une lutte de plusieurs heures, la *Capitane* amena ses couleurs : elle avait cent hommes hors de combat, des avaries dans sa coque, et son grand mât était abattu. Tourville fit sommer de nouveau l'amiral espagnol de saluer notre pavillon. « Papachin me fit dire, écrivit Tourville dans son rapport, par l'officier que je lui avois envoyé, qu'il me salueroit, mais que ce n'estoit que la force qui l'y contraignoit : et auparavant de me saluer, il fist assembler tout son équipage et leur dit qu'ils voyoient bien qu'il y estoit contraint : ils répondirent tous d'une voix : Si Señor : il me salua de neuf coups de canon, je respondis à son salut fort honnêtement, et luy enuoiay offrir tout ce qui despendoit de moy. »

Les avaries faites par les bâtiments français ne leur permirent pas de rallier, devant Alger, l'escadre de l'amiral d'Estrées. Nos pertes, au point de vue du personnel, étaient importantes : le *Content* avait soixante-deux hommes tués ou blessés : Tourville avait reçu deux blessures. Dans la situation où se trouvait l'Europe, à cette époque, à la veille d'une guerre générale que chacun prévoyait, ce n'était pas pour une telle cause que nous aurions dû perdre des hommes, et mettre nos bâtiments hors d'état de rendre des services. Ce sentiment était, sans nul doute, celui de Tourville, car son rapport commençait ainsi : « Monseigneur, je n'ay le temps de vous parler présentement que d'une affaire qui m'est arrivée en mer, à quinze lieues d'Alicante. J'ay trouvé par malheur, dans la conjecture des affaires pré-

sentes, sous mes voiles, deux vaisseaux de guerre d'Espagne. » Nous étions encore loin du temps où l'importance du salut échangé entre deux navires, se rencontrant à la mer, serait ramenée à ses véritables proportions.

Au commencement de l'année 1688, la marine perdit un des hommes les plus remarquables qu'elle ait eu à sa tête. Duquesne mourut à Paris, le 2 février, à l'âge de soixante-dix-huit ans, moins de quatre années après avoir quitté le service actif. Les combats qu'il avait livrés sur les côtes de Sicile, aux Hispano-Hollandais, lui avaient conquis une réputation européenne. D'une grande fermeté de caractère, sévère dans le service, nul plus que lui n'avait contribué à établir l'ordre et la discipline dans les escadres. A son école s'étaient formés des officiers généraux et des capitaines qui devaient faire honneur à la marine. Connaissant à fond toutes les parties du service, il était le plus solide appui de Colbert dans l'organisation des ports, et, sur toute question importante, il était consulté, non seulement par le ministre, mais aussi par le roi. Ne transigeant jamais avec sa conscience, il soutenait ses idées avec une franchise allant souvent jusqu'à la rudesse. On peut même faire la remarque que, dans la plupart de ses lettres, après avoir répondu, d'une manière précise, aux demandes qui lui étaient adressées, ou exposé les faits dont il avait le devoir de rendre compte, il insérait une vérité utile, alors même que cette vérité pouvait ne pas être accueillie favorablement à Paris. Il convient d'ajouter que Colbert comblait Duquesne d'égards, et faisait le plus grand cas de ses avis qui, d'ailleurs, finissaient toujours par triompher. C'est ainsi que, dans les ports et à la mer, Duquesne avait rendu à la marine les plus éminents services. Comment ce grand marin fut-il récompensé ? Le roi fit remettre à Duquesne la somme nécessaire à l'achat d'une

terre qui fut érigée en marquisat : Duquesne devint marquis, mais ce n'était pas là une récompense proportionnée aux services d'un homme qui avait battu Ruyter et donné à notre marine naissante le lustre, le prestige qui sont la conséquence de la victoire. Les capitaines de vaisseau, qui s'étaient distingués sous ses ordres, avaient été nommés chefs d'escadre, et le plus brillant de tous, Tourville, était lieutenant-général, enfin d'Estrées, qui aurait dû être disgracié, après le naufrage de son escadre sur les îles d'Avès, avait été fait maréchal de France, en 1681. Or, Duquesne, nommé lieutenant-général, en 1669, était encore lieutenant-général lorsqu'il mourut en 1688. Cependant il possédait toute la confiance du roi. Alors que Duquesne était devant Alger, en 1683, Louis XIV lui écrivit pour l'informer de son intention de bombarder Gènes et de faire une descente dans les faubourgs de la ville, projet qui fut tenu secret jusqu'au jour où la flotte partit de Toulon, pour cette expédition, en 1684. Le roi écrivait à Duquesne une lettre à laquelle nous empruntons ce passage : « Vous devez être informé que les Génois, s'étant attiré mon indignation par leur conduite, j'ai résolu d'envoyer mon armée navale devant leur port, tant pour leur interdire le commerce qu'ils font ordinairement le long des côtes d'Italie, que pour jeter des bombes dans la ville, et pour faire même quelque descente sur la côte à l'endroit de Saint-Pierre d'Arène, ou tel autre que vous estimerez le plus convenable : et c'est sur ce projet que je veux que vous me fassiez savoir vos pensées et que vous m'envoyiez un mémoire de la manière dont vous jugez qu'il peut être exécuté. » Le roi, ainsi que le montre cette lettre, était fort heureux d'avoir un homme comme Duquesne à la tête de son armée de mer, mais il ne voulait pas le nommer vice-amiral.

Duquesne était protestant, tel était l'obstacle infranchissable qui s'opposait à son avancement. Après sa campagne sur les côtes de Sicile, surpris de ne pas recevoir la juste récompense due à ses services, Duquesne s'en était expliqué discrètement avec Colbert. Après quelques lettres échangées à ce sujet, Colbert écrivait à Duquesne le 1er février 1680 : « J'ai rendu compte au roi de la lettre que vous m'avez écrite le 20e du mois dernier : Sa Majesté est satisfaite des services que vous lui rendez, et vous pourriez vous attendre à toutes les grâces auxquelles vous pouvez prétendre, si les exclusions que vous vous donnez n'empêchaient Sa Majesté de vous en faire de plus grandes, auxquelles je souhaiterais bien, je vous assure, de vous voir parvenir. » Les officiers protestants, servant dans la marine, étaient traités avec moins de ménagement que Duquesne : non seulement on leur refusait tout avancement, mais ils étaient menacés de perdre leurs grades. Colbert et Seignelay voyaient, avec beaucoup de regret, Louis XIV s'engager dans une voie qui devait affaiblir la marine en la privant de bons officiers : contraints de s'incliner devant la volonté très arrêtée du roi, le ministre et son fils apportaient, dans l'exécution des mesures qu'il leur était ordonné de prendre, beaucoup de tempérament. La menace faite aux officiers protestants de leur enlever leur grade n'était pas suivie d'effet : quant aux emplois, Colbert recommandait particulièrement aux intendants de ne donner la préférence aux catholiques que dans le cas où le service n'aurait pas à en souffrir. Le roi nourrissait, depuis longtemps, à l'égard des protestants, des sentiments qui devaient malheureusement aboutir à la révocation de l'édit de Nantes. Cette mesure impolitique fut prise le 22 octobre 1685.

LIVRE VII

Ligue d'Augsbourg. — Combat de la baie de Bantry. — Réunion à Brest de nos forces navales. — Belle manœuvre de Tourville. — Victoire de Béveziers. — Campagne du large.

Un des adversaires les plus redoutables de Louis XIV, le prince d'Orange, stathouder de Hollande, était parvenu à liguer contre nous l'empereur, l'Espagne, la Suède et la Savoie. Cette alliance, connue sous le nom de ligue d'Augsbourg, avait, en apparence, pour but, le maintien des traités de Westphalie, de Nimègue et de Ratisbonne. En réalité, la ligue n'attendait qu'une occasion favorable pour enlever à la France les conquêtes que ces traités lui assuraient. Louis XIV, informé des projets de ses adversaires, fit d'inutiles efforts pour dissoudre cette ligue. Apprenant que le prince d'Orange hâtait ses armements, il résolut d'attaquer ses ennemis avant que ceux-ci fussent prêts à entrer en campagne. Une armée française marcha, au milieu de l'année 1688, contre l'empereur : le roi déclara la guerre à la Hollande, le 26 novembre de la même année, et à l'Espagne, le 15 avril de l'année suivante. Le 17 mai 1689, c'était l'Angleterre qui venait se joindre à ses alliés. A la fin de l'année 1688, une révolution avait éclaté en Angleterre. Le stathouder de Hollande, le prince d'Orange, était devenu, sous le nom de Guillaume III, roi de la Grande-Bretagne : son beau-père, Jacques II, obligé,

devant le soulèvement de son peuple, de s'enfuir, était venu chercher un refuge en France.

Louis XIV ne voulut voir dans Guillaume III que le stathouder de Hollande, et il résolut de soutenir la cause du roi détrôné qui conservait des partisans en Irlande. Jacques II passa dans cette île où il devait être rejoint par un corps de troupes, mis par Louis XIV, à sa disposition. Le lieutenant-général de Châteaurenault sortit de Brest avec vingt-quatre vaisseaux, se dirigeant sur la baie de Bantry, située dans le sud-ouest de l'Irlande. Le 10 mai, il arrivait à sa destination : on commençait le débarquement des troupes lorsque les découvertes signalèrent l'approche des Anglais. C'était l'escadre du vice-amiral Herbert, composée de vingt et un vaisseaux, parmi lesquels figuraient des navires d'un rang supérieur à celui de nos plus forts bâtiments. Les Anglais étaient encore éloignés, et le vent soufflait de la direction même qu'ils devaient suivre pour atteindre la baie. Châteaurenault, se rendant compte qu'il ne pourrait être joint pendant la nuit, resta au mouillage. Le lendemain matin, l'armée française mit sous voiles et fit route sur l'ennemi, laissant dans la baie les navires sur lesquels se trouvaient les hommes et le matériel qui n'avaient pu être débarqués.

Le combat s'engagea vers onze heures et demie. Soit que le signal, prescrivant la formation de la ligne de bataille, n'eut pas été fait à propos, ou qu'il eut été mal exécuté, l'armée, au moment de prêter le travers à l'ennemi, se trouva en désordre. Il s'écoula un certain temps avant que, la ligne étant régulièrement formée, tous nos bâtiments fussent en mesure de prendre part à l'action. L'ennemi, tout en combattant, manœuvrait pour nous éloigner. Châteaurenault, estimant que le premier de ses devoirs était d'assurer le succès de la

mission qui lui était confiée, fit cesser le feu à cinq heures, et reprit la route de la baie de Bantry. L'escadre anglaise, très maltraitée, s'éloigna et ne tarda pas à disparaître. Châteaurenault, aussitôt que le débarquement des troupes et des munitions fut terminé, se dirigea sur Brest, où il mouilla le 17 mai. Nous avions remporté sur l'ennemi un avantage indiscutable : cet avantage eût été plus grand si, au début de l'action, il n'y avait eu un peu de confusion dans nos mouvements. Quant à l'escadre anglaise, chargée d'empêcher le débarquement des troupes que nous portions en Irlande, elle n'était pas parvenue à troubler cette opération. Quoique le but poursuivi n'eût pas été atteint, on admit à Londres que la flotte anglaise avait été victorieuse. Le nouveau gouvernement ne voulut pas que la guerre débutât par une défaite, et, pour mieux affirmer le succès de la marine anglaise, Herbert fut créé comte de Torrington. Nous devons ajouter que cet amiral était un des partisans les plus ardents de Guillaume de Nassau.

Des mesures furent prises en France pour réunir dans la Manche, qui devait être le théâtre de la guerre, des forces imposantes. Le lieutenant-général de Tourville, parti de Toulon à la fin du mois de mai pour se rendre à Brest avec une escadre de vingt vaisseaux, était sur le point d'arriver à sa destination, lorsqu'il fut informé de la présence, sous Ouessant, d'une flotte anglo-hollandaise qui croisait pour l'intercepter. Il resta au large, attendant qu'une occasion favorable lui permît de continuer sa route sans être inquiété par l'ennemi. A quelques jours de là, les vents soufflant du sud-ouest bon frais, il se dirigea sur Brest où il entra sans que la flotte anglaise dispersée par le mauvais temps, pût s'y opposer.

L'alliance de l'Angleterre, de l'Espagne et de la Hol-

lande plaçait la marine française en présence des forces combinées des trois grandes puissances maritimes de l'Europe. Depuis l'avènement de Louis XIV au trône, les flottes créées par Colbert n'avaient pas été soumises à une aussi rude épreuve. En 1672, ayant les Anglais pour alliés, nous avions fait la guerre aux Hollandais : les Anglais s'étant retirés de la lutte, notre marine avait eu pour adversaire les Hollandais d'abord, et, peu après, les Hollandais unis aux Espagnols. Non seulement la marine, en ces diverses circonstances, avait été à la hauteur de sa tâche, mais elle s'était montrée supérieure à ses ennemis : Duquesne avait eu l'insigne honneur de battre le grand marin de la Hollande, l'illustre Ruyter. Duquesne avait disparu : c'était parmi ses lieutenants que devait être pris le commandant en chef de la flotte destinée à tenir tête, dans la Manche et sur nos côtes, aux forces navales de l'Angleterre et de la Hollande. Tourville, qui comptait déjà les plus brillants états de service, fut chargé de cette glorieuse mission. Après plusieurs campagnes contre les Barbaresques, il était entré dans la marine royale. Capitaine de vaisseau à vingt-cinq ans, il prit part à la bataille de Candie, sous le duc de Beaufort, et servit avec le comte d'Estrées, pendant la guerre de Hollande, en 1672. Il commandait un vaisseau dans l'armée qui, sous les ordres de Duquesne et de Vivonne combattit les Hollandais et les Espagnols dans les eaux de la Sicile. Sa conduite, au combat d'Agosta, lui valut le grade de chef d'escadre, et après les campagnes de Gênes, d'Alger, de Tunis et de Tripoli, il fut nommé lieutenant-général. Jusque-là, Tourville avait donc servi, avec la plus grande distinction, mais en sous-ordre. Nous allons le voir à l'œuvre dans le rôle de commandant en chef. L'armée navale mit sous voiles, à la fin du mois d'août, mais elle ne

put joindre l'ennemi qui avait reçu l'ordre d'éviter toute rencontre. Tourville, après quelque temps passé à la mer, revint à Brest où la flotte fut désarmée. Seignelay avait fait cette courte campagne sur le vaisseau du commandant en chef. Le 1er novembre 1689, la vice-amirauté du Levant fut accordée à Tourville; cette nomination avait évidemment pour but, non seulement de récompenser ses services, mais de lui donner plus d'autorité.

Le 23 juin 1690, l'armée, forte de soixante-dix-huit vaisseaux, dix-huit brûlots et cinq frégates, sortit de Brest pour se porter à la rencontre de l'ennemi. L'avant-garde était commandée par le lieutenant-général de Châteaurenault, qui avait sous ses ordres le lieutenant-général marquis de Villette et les chefs d'escadre de Relingues et de Langeron. Les diverses divisions du corps de bataille étaient commandées par le lieutenant-général d'Amfreville et les chefs d'escadre de Nesmond, de Laporte et de Coëtlogon. A la tête de l'arrière-garde était placé le vice-amiral d'Estrées, ayant sous ses ordres le lieutenant-général Gabaret et les chefs d'escadre de Flacourt et Pannetié. A l'exception du vice-amiral Victor d'Estrées, entré depuis peu dans la marine, tous ces lieutenants-généraux ou chefs d'escadre se battaient, sur mer, depuis vingt-cinq ans. Il en était de même de la plupart des capitaines. Quelques jours après son départ, la flotte française arrivait en vue de l'île de Wight où se trouvaient mouillées les forces ennemies. Herbert commandait la flotte combinée de la Hollande et de l'Angleterre. Les alliés n'avaient pas poussé leurs armements avec une très grande rapidité, et ils n'étaient pas prêts lorsque les Français furent aperçus. La présence de notre armée jeta, dit un auteur anglais, un grand effroi en Angleterre : d'autre part, le

gouvernement craignait un soulèvement jacobite. Herbert prit la mer avec soixante vaisseaux : il avait l'ordre formel de combattre les Français. Profitant de l'avantage du vent qui soufflait de la partie du nord, il se maintint à grande distance de notre armée jusqu'à ce qu'il eût été rallié par tous les bâtiments dont l'armement n'était pas terminé au moment où il avait quitté son mouillage.

Le 10 juillet, les deux armées se trouvaient à petite distance l'une de l'autre, non loin du cap Beachy-Head : les alliés, qui avaient l'avantage du vent, laissèrent porter sur la flotte française. Les Hollandais, commandés par le vice-amiral Evertzen, marchaient en tête de l'armée combinée : ils attaquèrent notre avant-garde avec beaucoup de vigueur, et à petite portée de canon. Peu après, le centre et l'arrière-garde des alliés ayant pris leur poste, le combat devint général. L'amiral Evertzen n'avait pas prolongé notre ligne jusqu'au vaisseau de tête de l'avant-garde : le chef de file de son escadre s'était arrêté à quelques vaisseaux en avant du *Dauphin Royal*, que montait le commandant de l'avant-garde, le lieutenant-général de Châteaurenault. Celui-ci, aussitôt que le combat fut commencé, fit à la division du lieutenant-général de Villette le signal de courir un bord et de revirer au vent des Hollandais. Pendant le temps nécessaire à l'exécution de cet ordre, Châteaurenault, avec les vaisseaux qui lui restaient, soutint, sans désavantage, le feu de l'avant-garde ennemie. Lorsque la division de Villette, après avoir reviré, prit position au vent de l'escadre de l'amiral Evertzen, celle-ci, se voyant prise entre deux feux, vira de bord vent arrière, mais, retardée, dans sa manœuvre, par la faiblesse de la brise, elle passa, avant d'avoir serré le vent à l'autre bord, devant le centre de notre armée dont elle essuya le feu. Château-

renault, voyant que son adversaire se dérobait, vira de bord pour le suivre. Le centre et l'arrière-garde combattaient avec non moins de valeur que l'escadre de Châteaurenault. Le corps de bataille et l'arrière-garde de l'armée combinée, très maltraités par notre feu, serraient le vent à mesure que l'action se prolongeait. Après huit heures d'un combat très vif, l'ennemi étant hors de portée, le feu cessa. Un vaisseau hollandais de soixante-huit, le *Frisland*, fut amariné par le *Souverain* que montait le chef d'escadre de Nesmond. Tourville, dit le P. Hoste, dans la relation qu'il fit de la bataille, « désempara trois vaisseaux et en allait couper onze, en se faisant remorquer par quinze chaloupes, si la marée ne se fut opposée à son glorieux dessein ».

Douze vaisseaux ennemis, appartenant, pour la plupart, à l'escadre de l'amiral Evertzen, étaient rasés comme des pontons ; le calme, qui survint, sauva ces bâtiments en rendant toute manœuvre impossible. L'armée combinée ayant laissé tomber l'ancre, la flotte française imita cette manœuvre. A la fin du jusant les ennemis appareillèrent et les vaisseaux dématés, presque tous hollandais, se firent remorquer par leurs chaloupes. Dans la nuit du 10 au 11 juillet, les alliés livrèrent aux flammes deux vaisseaux hollandais, l'un de quatre-vingts et l'autre de soixante-huit. Les alliés, qui conservaient l'avantage du vent, firent route pour gagner le mouillage des Dunes. Les Français se mirent à leur poursuite ; les deux armées mouillaient pour étaler la marée quand elle était défavorable. Aussitôt que l'armée anglo-hollandaise fut entrée dans la Tamise, Herbert donna l'ordre d'enlever toutes les bouées sur les côtes d'Angleterre. Nous trouvons une indication des pertes subies par l'ennemi dans une lettre que Louis XIV écrivit à l'archevêque de Paris, à la date du 18 juillet. Le roi disait : « Les enne-

mis perdirent en cette occasion le vaisseau le *Frisland*, de soixante-huit canons, qui se rendit au vaisseau le *Souverain*, commandé par le marquis de Nesmond, et deux autres de la même force furent coulés bas avec deux de leurs brûlots. Cependant mon armée, profitant de son avantage, se servait des marées pour poursuivre les ennemis qui avaient toujours le vent favorable et qui, se voyant pressés et hors d'espérance de pouvoir sauver les vaisseaux qui avaient été dématés, prirent le parti d'en faire sauter trois et d'en couler bas quatre autres. Le 12, les flottes ennemies étant par le travers du cap de Ferley, à trente lieues de l'île de Wight, où le combat avait commencé, et mon armée les poursuivant toujours, le comte de Tourville voyant, sous le vent, six vaisseaux démâtés qui rangeaient la côte d'Angleterre, détacha aussitôt une escadre sous le commandement du marquis de Villette, qui fit brûler quatre de ces vaisseaux et échouer les deux autres. » Le 20 juillet, un *Te Deum* fut chanté dans la cathédrale de Paris pour célébrer la victoire de Bévéziers, tel est le nom qui lui fut donné, remportée par Tourville sur la flotte combinée de la Hollande et de l'Angleterre. L'armée anglaise était, au point de vue du nombre, un peu inférieure à la nôtre, mais les vaisseaux qui la composaient étaient presque tous d'un rang élevé. Tourville dit dans une lettre du 13 juillet : « La plupart de tous les navires anglais étaient les plus forts qu'ils eussent ; il m'a paru douze navires du premier rang et les autres de soixante pièces : les Hollandais avaient la plupart de leurs navires à trois ponts. Je n'en ai vu que deux qui eussent cinquante canons. »

A peine arrivé dans la Tamise, Herbert fut mis à la tour de Londres et traduit devant un Conseil de guerre qui l'acquitta. Mécontent de ce jugement, Guillaume

remplaça non seulement Herbert dans le commandement de la flotte, qui fut donné à l'amiral Russel, mais il le dépouilla de toutes ses charges. Un grand nombre d'officiers, qui avaient pris parti pour leur général, partagèrent sa disgrâce. La politique eut une grande part dans la conduite de la Cour de Londres: celle-ci craignait de voir l'alliance étroite, qui unissait la Hollande à l'Angleterre, compromise par les résultats de la journée du 10 juillet. En effet, les Hollandais, accusant leurs alliés de les avoir sacrifiés dans cette bataille, faisaient retentir l'Europe de leurs plaintes. Les Anglais, à leur tour, critiquaient sévèrement la conduite de l'amiral Evertzen qui, disaient-ils, avait attaqué trop tôt et en désordre. Tourville, dans une lettre du 11 juillet, dit : « Les Hollandais vinrent, avec toute la vigueur possible, sur notre avant-garde. Herbert ne voulut pas me combattre et même ne combattit avec aucun de nos pavillons : je combattis avec son vice-amiral et deux seconds aussi gros que lui. » Les reproches que s'adressaient les uns aux autres les Anglais et les Hollandais, et, d'autre part, les rapports de Tourville, donnent la physionomie de cette bataille. L'amiral Evertzen avait manœuvré avec plus de vigueur que d'habileté: les Anglais s'étaient bien battus, mais leur amiral, qui était en même temps le chef de l'armée combinée, avait montré, en se tenant plus éloigné de nous que ne l'était sa ligne de bataille, une prudence exagérée. Quant à l'escadre française, la supériorité de son feu, sur celui de l'ennemi, avait paru dès le début de l'action. Le commandant de notre avant-garde s'était conduit en marin brave et habile: enfin, le calme et le courant avaient empêché Tourville de faire les manœuvres qui eussent rendu encore plus importants les résultats de sa victoire.

Notre armée, ralliée par une escadre de galères, que

commandait le chevalier de Noailles, parut, le 1er août, devant Torbay. Un détachement de matelots et de soldats, placé sous les ordres du vice-amiral d'Estrées, fut mis à terre à Teignmouth. Le corps de débarquement, après avoir détruit une batterie qui défendait la rade, livra aux flammes douze bâtiments de guerre et quelques navires marchands. La flotte française mouilla, le 17 août, sur la rade de Bertheaume. Au moment où Tourville, exerçant, pour la première fois, le commandement d'une grande armée, remportait une brillante victoire, on ne se montrait pas, à Paris, complètement satisfait des résultats de la campagne. Seignelay eût voulu que, profitant de sa victoire, Tourville attaquât les ports ennemis et brûlât les navires marchands, faisant ainsi subir au commerce anglais des pertes irréparables. Le ministre oubliait que la flotte française n'avait pas combattu, pendant huit heures consécutives, l'armée anglo-hollandaise sans éprouver de graves avaries. Tourville écrivait « qu'il avait des munitions à prendre et des mâts à changer ». Pour l'exécution des projets formés par le ministre, il eût fallu disposer d'une escadre légère, prête à se porter sur les côtes d'Angleterre aussitôt après l'entrée de l'ennemi dans la Tamise. Renforcée par quelques vaisseaux, pris parmi les moins maltraités, elle eut certainement fait beaucoup de mal à l'ennemi; malheureusement cette escadre légère n'existait pas. Au mois de mars, on avait envoyé sept mille hommes en Irlande, ce qui était insuffisant pour obtenir des résultats de quelque importance. Nos troupes, battues à Limerick, revinrent en France sur une division de la flotte qui partit de Brest pour remplir cette mission.

Le marquis de Seignelay termina, le 6 novembre 1690, sa brillante carrière. Sa mort fut un malheur d'autant plus grand pour la marine que Louis XIV, heureux

jusque-là dans le choix de ses ministres, lui donna pour successeur Phélypeaux de Pontchartrain, ancien président du parlement de Rennes, contrôleur des finances depuis 1689, homme de mérite, d'ailleurs, mais que rien, dans son passé, ne désignait pour le poste auquel il était appelé. On ne tarda pas à voir l'étendue de la faute que le roi avait commise en confiant le département de la marine à un homme qui déclarait, lui-même, n'avoir aucune des connaissances nécessaires pour occuper cet emploi. Les bureaux n'étant plus contenus par la main ferme de Colbert ou l'impérieuse volonté de Seignelay, prirent une importance considérable. Ainsi, en pleine guerre, la direction de nos forces navales allait être confiée à des hommes étrangers au métier de la mer, et ces hommes, qui ne portaient le poids d'aucune responsabilité, se trouvaient placés sous les ordres d'un ministre, moins instruit, en ce qui concernait le service de la flotte, que ses commis.

Après la victoire remportée par la flotte française, en 1690, le ministère de la marine, plein d'espoir dans l'avenir, ne doutant plus de rien, voulait que l'année 1691 fut marquée par d'éclatants succès. Les bureaux décidèrent que l'armée navale, sous le commandement de Tourville, sortirait au printemps, bloquerait les ports ennemis, afin d'empêcher les alliés de faire leur jonction, et les battrait séparément s'ils tentaient de prendre la mer. Tourville détacherait une division qui croiserait dans les parages des Sorlingues, point d'atterrissage du convoi de Smyrne, à la capture duquel le ministère, que la question d'argent préoccupait, d'ailleurs, à juste titre, attachait le plus grand intérêt. Ce plan était peut-être un peu hardi en présence de l'alliance de l'Angleterre et de la Hollande ; dans tous les cas, pour le mettre à exécution, il fallait que les forces dont nous pouvions dis-

poser fussent prêtes avant celles que les alliés comptaient mettre en ligne. A cette époque, où l'organisation des ports n'avait pas encore une très grande solidité, l'armement des bâtiments entraînait de continuelles difficultés. Les magasins n'étant pas approvisionnés, on devait traiter avec les négociants, non pour des besoins futurs, mais pour les besoins du moment. Colbert suivait, avec un soin particulier, ces opérations qui faisaient l'objet d'une correspondance de chaque jour entre Paris et les ports. Le résultat poursuivi, c'est-à-dire l'armement d'une flotte, ne pouvait être atteint qu'au prix des plus grands efforts et d'une extrême habileté de la part des administrateurs chargés de réunir les approvisionnements nécessaires. Or, Pontchartrain avait écarté les collaborateurs de Colbert et de Seignelay, pour les remplacer par des hommes dévoués à sa personne, mais incapables. Ce fut à peine si la flotte, qui ne comptait cependant que soixante-neuf vaisseaux, fut prête au commencement de juin : à ce moment, les alliés avaient fait leur jonction, et il ne pouvait être question, ni de les bloquer, ni de les battre en détail. Enfin, on apprenait que l'ennemi disposait de forces très supérieures aux nôtres : le ministère dut abandonner les projets qu'il avait formés. Les vaisseaux armés dans les ports de Rochefort et de Lorient, obéissant aux instructions venues de Paris, étaient réunis à Belle-Isle, sous le commandement du lieutenant-général de Villette, attendant l'escadre de Brest qui n'était pas prête. Si la flotte anglo-hollandaise venait établir sa croisière sur Ouessant, la jonction ne pouvait plus s'effectuer : d'autre part, rien n'empêchait l'ennemi d'attaquer et de battre le détachement qui était à Belle-Isle. Tourville dut échanger, avec Paris, une longue correspondance pour obtenir que l'ordre fût donné au lieutenant-général de Villette de

saisir la première occasion favorable pour se rendre à Brest. Si l'ennemi avait été plus avisé, les vaisseaux mouillés à Belle-Isle auraient été gravement compromis.

Des instructions, signées par le roi, furent expédiées, le 26 mai, à Tourville. La flotte devait croiser à l'entrée de la Manche, « de sorte, était-il dit, qu'il ne puisse entrer ni sortir aucun bâtiment sans tomber au pouvoir des vaisseaux de Sa Majesté ». Le roi, ayant principalement pour but de protéger les côtes de France contre toute insulte, Tourville avait l'ordre formel d'attendre, dans cette croisière, des nouvelles concernant les mouvements de l'ennemi. On attachait non moins d'importance à la prise du convoi de Smyrne. Ce convoi, parti de Livourne le 7 avril, avait été aperçu, un mois après, au large d'Alicante, et on supposait, à Paris, qu'il arriverait à l'ouvert de la Manche, au commencement de juin. Il était ordonné à Tourville de ne pas entrer dans cette mer pour se mettre à la recherche de l'ennemi, mais, si celui-ci sortait de la Manche, la conduite que devait tenir le chef de la flotte était indiquée. L'article X des instructions disait : « En cas que les ennemis sortent de la Manche et qu'ils soient en nombre supérieur, Sa Majesté ne veut pas qu'il les attaque : elle veut au contraire qu'il les évite, en ménageant cependant, autant qu'il se pourra, la réputation de son armée navale, et profitant des occasions favorables que sa capacité et son expérience peuvent faire naître, étant certain qu'il peut y avoir des dispositions telles à la mer que le petit nombre peut devenir supérieur au grand. » Le rédacteur, quel qu'il fût, de ces instructions, était évidemment convaincu que, étant en vue de l'ennemi, le chef d'une flotte pouvait, à son gré, accepter ou refuser le combat. Tourville mit à la suite de l'article X l'apostille suivante : « Il serait nécessaire d'être informé du nombre et de la force des vaisseaux de guerre de l'armée enne-

mie ; il ne faudrait pas hésiter à les attaquer, si leurs forces n'étaient supérieures aux nôtres que d'un petit nombre de vaisseaux de six, sept, jusqu'à huit. Comme j'ai déjà eu l'honneur de le dire au Roi, dès le moment que deux armées sont en présence, en état de se pouvoir reconnaître, il est impossible d'éviter un combat. Quand une armée ennemie voudra engager l'autre et qu'elle aura le vent, dans une saison où la nuit n'est que de trois à quatre heures, et où les coups de vent ne peuvent pas faciliter une séparation, il n'y aurait d'autre expédient que d'abandonner tous les vaisseaux qui ne seront pas fins de voiles, ce qui ne se peut pas pratiquer, car ce serait une manœuvre qui intimiderait de telle manière les équipages, qu'il serait très difficile de les pouvoir rassurer lorsqu'il faudrait combattre ; tous les officiers généraux, et ceux qui ont de la pratique à la mer, conviendront de ce fait, et que le meilleur parti (quoique inférieur) est d'attendre l'ennemi en bon ordre et tenir une brave contenance. » Les instructions contenaient encore diverses dispositions dont Tourville fut obligé de démontrer l'inutilité ou le danger. De ces instructions, quelque peu obscures, et sur plusieurs points contradictoires, se dégageaient les ordres suivants : Croiser à l'entrée de la Manche, s'emparer du convoi de Smyrne, protéger les côtes de France et éviter le combat contre des forces supérieures. Comment avoir la pensée de capturer le convoi de Smyrne, alors que la flotte avait un point de croisière dont elle ne pouvait s'écarter que dans des conditions déterminées. Devait-on supposer que l'amirauté britannique serait à ce point au-dessous de sa tâche, qu'elle ne prendrait aucune mesure pour assurer l'arrivée d'un convoi impatiemment attendu en Angleterre et en Hollande. Ou l'armée ennemie, qui ne pourrait ignorer la position des Français, viendrait

nous combattre pour laisser le passage libre à ce convoi, ou des bâtiments, envoyés à sa rencontre, lui indiqueraient une route donnant toute sécurité à la flotte marchande. Ainsi, ne pas s'éloigner des côtes de France, éviter le combat contre l'armée navale des alliés et prendre le convoi de Smyrne, constituaient des ordres qui ne pouvaient se concilier.

Le 4 juillet, Tourville était en croisière dans les parages indiqués par ses instructions. Apprenant peu après, par ses découvertes, que l'ennemi était proche du point où se tenait la flotte française, il s'éloigna dans la direction de l'ouest. Le 14 juillet, un convoi de quatorze bâtiments, escorté par deux navires de guerre, fut aperçu : la *Marie-Rose*, de cinquante canons, la frégate *Constant Warvick* et quelques navires marchands tombèrent entre nos mains. Le 16 juillet, le capitaine d'une barque de soixante tonneaux, venant de la Martinique, nous apprit que, huit jours auparavant, étant par 47° 47' de latitude et à quatre-vingt-dix lieues de la terre la plus ouest de l'Irlande, il avait aperçu un convoi de quatre-vingts voiles se dirigeant vers le nord. C'était, à n'en pas douter, le convoi de Smyrne auquel on ne cessait de songer à Paris, quoique le point de croisière, imposé à Tourville, malgré ses observations, enlevât toute chance de le capturer. Du 8 au 13, les vents ayant soufflé du sud-ouest, il était évident que cette flotte marchande était arrivée à sa destination au moment où nous en avions des nouvelles pour la première fois. Néanmoins, l'armée fit route vers le nord pour se mettre en position de couper cette flotte si, par aventure, elle tentait de passer de l'Irlande dans la Manche. Tourville ne le croyait pas : il était, d'ailleurs, convaincu que les chefs du convoi, s'ils prenaient cette décision, ne l'exécuteraient

que sous l'escorte de l'armée anglo-hollandaise tout entière. Or, cette armée, nous avions l'ordre de l'éviter. Le commandant en chef de la flotte alliée, l'amiral Russel, après avoir inutilement cherché les Français qui continuaient à se dérober, se dirigea sur les côtes d'Irlande où il supposait que nous nous étions portés dans le but d'intercepter le convoi de Smyrne. Ayant assuré le passage de cette flotte marchande sur laquelle l'attention de l'Angleterre et de la Hollande était fixée, il revint vers le sud et, le 2 août, l'armée anglo-hollandaise se trouva de nouveau à petite distance de la nôtre. Lorsque des nouvelles de la flotte arrivaient à Paris, le ministre et ses conseillers apprenaient, avec une vive satisfaction, que nous n'avions pas eu d'engagements avec l'ennemi, mais ils ne parvenaient pas à comprendre que le chef de cette flotte regardât comme dangereux de manœuvrer à la vue des alliés. Tourville était obligé de fournir, à cet égard, de continuelles explications et d'appuyer son opinion, qui eût dû suffire au ministre, sur celle des officiers généraux, laquelle, d'ailleurs, était, de tous points, conforme à la sienne. Quelques bâtiments anglais ayant paru sur la rade de Bertheaume, les alarmes redoublèrent à Paris et le ministre parut surpris que la flotte se fût éloignée de sa croisière. Tourville écrivit au ministre : « Il m'a paru, Monseigneur, qu'il n'y a rien eu dans ma conduite pendant cette campagne qui n'ait été approuvé des officiers généraux et conforme à mes instructions, et je vous prie d'être persuadé que personne n'a plus d'envie que moi de faire quelque chose, mais la connaissance que j'ai du métier m'oblige à prendre des précautions, et j'ai toujours vu les officiers de Paris faire les plus belles entreprises du monde, et fort différents de ce sentiment quand ils sont ici ; et moi, je suis toujours de même, parce que

je connais tous les inconvénients et les impossibilités, et il me semble que j'ai assez fait connaître ma bonne volonté au Roi, quand j'ai offert de combattre les ennemis avec huit vaisseaux de moins qu'eux. A l'égard d'une croisière, il est impossible de la garder toujours, à cause des chasses que l'on donne, des vents contraires, des mouvements qu'il faut faire pour éviter une armée ennemie, et des saisons, et si, dans ce dernier coup de vent, j'avais été dans ma première croisière, je serais dans la Manche avec notre armée, et j'aurais eu beaucoup plus de vaisseaux incommodés, en voulant faire force de voiles pour éviter d'y tomber, car vous savez comme on a été obligé de raccommoder à Brest tous les mâts de la campagne dernière, pour les faire reservir. »

Tourville avait reçu l'ordre formel, absolu, de ne pas rentrer avant le 1er septembre, mais le ministre, qui s'occupait des manœuvres de la flotte plus qu'il n'eût été nécessaire, n'avait pas attaché d'importance à des questions qui auraient dû être, de sa part, l'objet d'une attention toute spéciale. L'armée avait quitté Brest avec des vivres en quantité insuffisante et de mauvaise qualité. Tourville déclarait au ministre, au commencement du mois d'août, que, si des vivres et des rafraîchissements ne lui parvenaient pas très promptement, il serait obligé de rentrer dans un port, dût-il combattre, si l'ennemi se trouvait sur sa route. Le nombre des malades était considérable. Le 13 août, la flotte était sur le point de manquer de vivres : n'en recevant pas au large, elle mouilla sur la rade de Bertheaume. Cette campagne, connue sous le nom de campagne du large, est un véritable chef-d'œuvre : les savantes manœuvres de Tourville firent l'admiration de toutes les marines de l'Europe. L'ennemi, supérieur en forces, n'avait pu joindre la flotte française, ni rien entreprendre sur nos côtes.

Cet immense armement n'avait été, pour l'ennemi, d'aucune utilité, tel fut le sentiment général de l'autre côté du détroit. De toutes parts s'élevèrent des plaintes contre Guillaume d'Orange, accusé de trahir les intérêts du peuple anglais : le nombre des adversaires du nouveau régime augmenta rapidement. Alors que nos ennemis, eux-mêmes, s'inclinaient devant la suprême habileté du chef de la flotte française, on ne se montrait pas, à Paris, satisfait des résultats de la campagne. Des hommes, ne possédant, sur la marine, que des notions très vagues, n'avaient pas la sagesse de s'incliner, ainsi que l'eût fait Colbert, devant l'opinion d'un amiral de la valeur de Tourville. Le ministre et les bureaux ne parvenaient pas à voir la situation sous son véritable jour : les yeux fixés sur la victoire de Bévéziers, ils croyaient que la marine pouvait tout oser et les combinaisons les plus hardies attiraient seules leur attention. En réalité, à Paris, on accusait Tourville de timidité. La campagne de 1692 nous montrera les conséquences de ce sentiment que rien ne justifiait : nous verrons également ce qu'il advient d'une force militaire, qu'il s'agisse de l'armée ou de la marine, dont la direction est livrée à des hommes qui ne sont pas à la hauteur de leurs fonctions.

LIVRE VIII

Plan de campagne adopté pour l'année 1692. — La flotte entre dans la Manche. — Combat de la Hougue. — Retraite de l'armée. — Quinze vaisseaux sont brûlés par l'ennemi. — Les Anglais opèrent une descente à Camaret. — Insuccès de cette expédition. — Bombardement de plusieurs places de notre littoral. — Tourville, après avoir paru sur les côtes de Catalogne, se rend à Toulon. — Tentatives de débarquement sur nos côtes. — La guerre de course. — Jean Bart. — Paix de Ryswick.

I

D'après les renseignements venus de l'étranger, les Hollandais devaient, en 1692, armer trente-six vaisseaux, et les Anglais, quatre-vingt-dix. Nous supposions que les alliés, consacrant trente-six vaisseaux à l'escorte des flottes marchandes, conserveraient les quatre-vingt-dix autres dans la Manche. Le ministre de la marine estimait qu'il pourrait en réunir un nombre à peu près égal sur les côtes de l'Océan, en faisant venir à Brest dix-huit vaisseaux qui étaient à Toulon. Dans les plans élaborés à Paris, il ne s'agissait pas seulement de la lutte de la marine française contre les marines alliées, ce qui constituait cependant, pour celle-ci, une tâche déjà lourde, on voulait que notre flotte prît part à quelque expédition pouvant amener de grands résultats. Après l'examen de diverses propositions, il fut décidé qu'un nouvel effort serait fait en faveur de Jacques II : cette entreprise devait prendre d'importantes proportions. Une armée

embarquée dans un port de la Manche, serait transportée, non en Irlande, mais sur le sol même de l'Angleterre : les troupes, mises à terre dans la rade des Dunes, marcheraient sur Londres. On croyait que, devant l'imminence du danger, les Anglais se hâteraient de reconnaître Jacques II comme roi. L'exécution de ce projet exigeait que notre marine fût maîtresse de la mer, mais on ne doutait pas, à Paris, que ce résultat pût être atteint. Le ministère de la marine se proposait de mettre en mer, au mois d'avril, c'est-à-dire à un moment où nous supposions que l'ennemi ne serait pas prêt, soixante vaisseaux, lesquels franchissant le Pas-de-Calais, mouilleraient à l'entrée de la Tamise. Cette flotte, à laquelle des renforts successifs seraient envoyés jusqu'à l'achèvement complet de nos armements, se trouverait, par sa position même, en mesure de s'opposer à la jonction des forces de la Hollande et de l'Angleterre. Dans ces conditions, l'expédition ne rencontrerait aucun obstacle. Cette combinaison, quelque séduisante qu'elle parût, fut néanmoins abandonnée dans la crainte, disait-on à Paris, d'objections provenant de la marine. On décida alors que l'armée navale entrerait dans la Manche : elle protégerait l'embarquement des troupes qui aurait lieu dans le petit port de la Hougue. En résumé, le plan de campagne adopté pour l'année 1692, comportait une descente en Angleterre, faite avec vingt mille hommes, ayant à leur tête le maréchal de Bellefonds : Jacques II accompagnerait l'expédition qui prendrait terre dans le sud de l'Angleterre. Quant à l'époque à laquelle cette expédition aurait lieu, deux hypothèses se présentaient. Si la marine hâtait les armements, et si, d'autre part, elle parvenait à en dérober la connaissance à l'ennemi, elle pourrait mettre en mer, vers le 15 avril, une partie importante de la flotte de l'Océan. Les escadres des alliés

devant, à ce moment, disait-on à Paris, être encore dans leurs ports, rien ne s'opposerait à l'exécution de l'opération projetée. Pendant que l'armée navale croiserait dans la Manche, surveillant les mouvements de l'ennemi, la flotte de transports ferait route sous l'escorte du comte d'Estrées, venu de Toulon avec dix-huit vaisseaux. Si, au contraire, nous n'avions pas, au mois d'avril, un nombre suffisant de vaisseaux en état de prendre la mer, l'expédition serait retardée jusqu'au moment où nous pourrions disposer de la totalité de nos forces, c'est-à-dire des quatre-vingt-huit vaisseaux, en y comprenant les dix-huit que le comte d'Estrées devait amener de Toulon. La flotte se mettrait alors à la recherche de l'ennemi pour le combattre ; si une victoire nous rendait maîtres de la mer, l'expédition ferait route pour sa destination. En admettant que le prince d'Orange, à la nouvelle du débarquement de Jacques II, se hâtât de repasser la mer, son départ enlèverait aux troupes françaises, opérant en Flandre, un ennemi redoutable ; si, au contraire, le prince restait à la tête de son armée, on était convaincu, à Paris, qu'il perdrait son trône, événement qui serait immédiatement suivi de la conclusion de la paix entre la France et l'Angleterre.

Nous venons de voir que l'exécution du projet de descente en Angleterre comportait deux manières différentes de procéder. Le roi adopta la première, celle qui consistait à effectuer cette opération dans le courant du mois d'avril. La cavalerie, l'artillerie, les bagages devaient être embarqués au Havre, et l'infanterie dans le petit port de la Hougue. Tourville considérait comme très délicate la navigation, dans la Manche, d'une flotte qui pouvait compter, si les promesses faites par le ministère étaient tenues, jusqu'à quatre-vingt-huit vais-

seaux, alors que nous n'avions, sur la côte française, aucun port dans lequel nos bâtiments fussent assurés de trouver un abri. Il déclarait même ne vouloir y conduire la flotte placée sous son commandement, que sur un ordre de la main du roi. Tourville sentait toute l'inanité de ces plans, dans l'élaboration desquels il n'était pas tenu compte des difficultés maritimes ou militaires que pouvait rencontrer leur exécution. Pour la gloire de la France, aussi bien que pour sa propre gloire, Tourville ne demandait qu'à battre les Anglo-Hollandais, et nulle satisfaction n'eût égalé la sienne s'il lui avait été donné de montrer dans la Manche, voire même dans la mer du Nord, son pavillon victorieux, mais il pensait que la France, étant en guerre avec les deux plus grandes puissances maritimes de l'Europe, devait se garder d'un excès de confiance qui ne serait plus de la hardiesse, mais de la témérité. Il lui paraissait donc sage, le moment venu, c'est-à-dire lorsque nous aurions achevé nos armements, de maintenir l'armée en croisière sous Ouessant, position qui permettrait de suivre les événements et de profiter de toutes les circonstances favorables pouvant se présenter. Mais le chef de la flotte, tenu en suspicion par les bureaux du ministère, n'était pas consulté.

Nous empruntons aux instructions adressées à Tourville les passages suivants dont la connaissance est nécessaire pour porter un jugement raisonné sur la campagne de 1692 : « Sa Majesté veut qu'il (Tourville) mette à la voile, le 25 avril prochain, en quelqu'état que soit le *Soleil-Royal* qu'il doit monter, avec le nombre de vaisseaux de guerre, les brulôts et les bâtiments de charge qui seront en estat de le suivre. Après estre sorti de Brest, Sa Majesté veut qu'il entre sans perdre de temps dans la Manche, qu'il détache aussystot de son

armée les plus fins de voile pour aller au-devant jusqu'à la rade du Hâvre, et donner avis au sieur de Bonrepaus de sa venue. Sa Majesté veut qu'il mouillé à la rade de la Hougue où il embarquera, tant sur les vaisseaux de guerre que sur les bastiments qui seront à sa suite, toute l'infanterie..... Sa Majesté veut absolument qu'il parte de Brest ledit jour 25 avril, quand mesme il aurait avis que les ennemis seraient dehors avec un nombre de vaisseaux supérieur à ceux qui seront en estat de le suivre. Il observera cependant, dans ce cas, de ne point détacher les vaisseaux fins de voile, comme il luy est ordonné cy-dessus. En cas qu'il les rencontre en allant à la Hougue, Sa Majesté veut qu'il les combatte en quelque nombre qu'ils soient, qu'il les poursuive jusque dans leurs ports, s'il les bat, après avoir envoyé au Hâvre un détachement de l'armée pour prendre les bastiments de charge, et les mener ensuite au lieu où se devra faire la descente : et s'il a du désavantage, Sa Majesté se remet à luy de sauver l'armée le mieux qu'il pourra. Mais, en cas qu'en entrant dans la Manche, il apprenne, soit par les avis qu'il recevra du Hâvre, soit par les vaisseaux qu'il trouvera à la mer, que les ennemis sont à la rade de Sainte-Hélène (île de Wight), Sa Majesté veut qu'il fasse en sorte de les y surprendre avant que d'aller à la Hougue, qu'il les y attaque, et qu'il trouve le moyen de les y faire périr. Il lui recommande d'éviter en cette occasion les accidents qui luy firent perdre le moyen de les y attaquer en 1690... »

« J'ajoute ce mot de ma main à cette instruction, écrivit le roi, à la fin de cette dépêche, pour vous dire que ce qu'elle contient est ma volonté et que je veux qu'on l'observe ponctuellement. »

Tourville dut, en lisant ces instructions, se sentir profondément atteint dans son honneur. Il est impos-

sible, en effet, de ne pas être frappé du ton général qui règne dans cette dépêche : aucune liberté d'action n'est accordée au chef de la flotte : tout est réglé, fixé à l'avance. Le roi semble craindre que Tourville recule devant les décisions énergiques, car l'ordre de combattre figure avec une insistance que rien n'explique. Enfin, ces instructions contenaient relativement à divers incidents des campagnes de 1690 et de 1691, des allusions d'autant plus blessantes qu'elles étaient profondément injustes. Jusque-là, Pontchartrain avait fait œuvre facile : le moment était venu de passer des paroles aux actes. La rapidité des armements était la condition essentielle du succès : il appartenait aux bureaux du ministère et aux intendants dans les ports de déployer l'habileté et la diligence nécessaires pour réunir le personnel, le matériel et les approvisionnements, sans lesquels il était impossible de faire face aux armements. Le projet de descente en Angleterre, effectué en avril, comportait, et ceci ne doit pas être perdu de vue, la présence, au même moment, dans la Manche, d'une force considérable, fixée à soixante vaisseaux. Nous allons maintenant suivre la marche des événements. Sa Majesté veut, était-il dit dans les instructions du 26 mars, que le sieur de Tourville parte le 25 avril, « en quelque état que soit le *Soleil-Royal*, qu'il doit monter, avec le nombre de vaisseaux de guerre, les brûlots et les bâtiments de charge qui seront en état de le suivre... » Cependant, quelques jours avant la date fixée, l'ordre fut donné à Tourville de retarder son départ. L'administration n'avait pas encore réuni le nombre des bâtiments de transport nécessaires pour l'embarquement des troupes : quant à la flotte de guerre, on était fort loin du chiffre primitivement arrêté. Le 12 mai, date à laquelle, si les préparatifs avaient suivi le cours indiqué par les auteurs

du plan de campagne, la descente aurait dû être effectuée et les bâtiments de charge revenus dans nos ports. Tourville quittait la rade de Bertheaume avec trente-neuf vaisseaux. Les vents soufflant entre l'est et le nord-est, il n'était pas permis de croire qu'il arriverait promptement à la Hougue.

Des deux propositions qui avaient été faites, relativement au rôle que devait jouer la marine, dans le projet de descente en Angleterre, la première se trouvait naturellement écartée, puisque la flotte, au lieu de prendre la mer en avril, ne quittait la rade de Bertheaume que le 12 mai. La seconde proposition, celle qui comportait l'entrée dans la Manche d'une flotte de quatre-vingt-huit vaisseaux, chiffre reconnu nécessaire, à partir du mois de mai, pour combattre les forces ennemies, devait également être rejetée. En effet, le comte d'Estrées, par suite des lenteurs apportées à l'armement de son escadre, n'était parti de Toulon que le 8 avril. Depuis le 28 du même mois, date à laquelle il était sorti du détroit, on n'avait pas reçu de ses nouvelles. D'autre part, le ministère comptait réunir soixante-dix vaisseaux dans les ports de l'Océan ; or, sur ces soixante-dix vaisseaux, il y en avait à peine dix, en dehors des trente-neuf que commandait Tourville, dont l'armement eût quelque chance d'être terminé dans le courant du mois de mai ; quant aux autres, il était difficile de prévoir le moment où ils seraient prêts. Le personnel manquait. Les mesures relatives à la levée des matelots avaient été prises tardivement et leur exécution n'avai été l'objet d'aucune surveillance ; enfin, des soldats, recrutés dans le midi, qui devaient entrer dans la composition des équipages de la flotte de l'Océan, se trouvaient, comme passagers, sur l'escadre du vice-amiral d'Estrées. Ainsi, du plan de campagne tel qu'il

avait été conçu, il ne restait plus rien, les moyens jugés nécessaires pour son exécution n'existant pas. Cependant, soit que l'on conservât, à Paris, un espoir que, d'ailleurs, rien ne justifiait, soit manque de décision, il ne fut pas envoyé de contre-ordre à Tourville : on le laissa continuer sa route dans la Manche, c'est-à-dire au centre des forces ennemies, avec trente-neuf vaisseaux. A la Hougue, se tenait Jacques II, le maréchal de Bellefonds et l'intendant général des classes Bonrepaus qui représentait le ministre de la marine. Jacques II, le maréchal et l'intendant avaient toute autorité sur la flotte. Le roi, écrivait Pontchartrain au maréchal de Bellefonds, « se remet entièrement au roi d'Angleterre, à vous et à M. de Bonrepaus, du parti qu'il y aura à faire prendre à Monsieur de Tourville, étant bien persuadé que ce sera le meilleur ». Il avait été un moment question de rappeler Tourville. Le 12 mai, c'est-à-dire le jour où celui-ci prenait la mer, le roi prescrivait de maintenir la flotte en croisière sous Ouessant, jusqu'à ce que le nombre des vaisseaux fût de soixante-dix. Mais cet ordre, dont Tourville n'eut pas connaissance, se trouva immédiatement annulé par la décision royale qui plaçait l'armée navale sous l'autorité absolue de Jacques II, du maréchal de Bellefonds et de Bonrepaus.

Ces trois personnages n'ignoraient pas que la flotte, le jour de son appareillage, ne comptait que trente-neuf vaisseaux, mais ils voulaient se persuader que, depuis son départ, elle avait reçu d'importants renforts, alors que les dépêches, venant de Brest et de Paris, loin de confirmer cette opinion, annonçaient de nouveaux retards dans l'armement des divisions qui devaient rejoindre Tourville. D'autre part, les nouvelles que l'on recevait de Hollande et d'Angleterre faisaient connaître que les alliés se concentraient à Sainte-Hélène. Cette

opération était, au milieu du mois de mai, très avancée, sinon terminée : or, d'après les calculs faits en France, les ennemis pouvaient réunir quatre-vingt-douze vaisseaux. Cependant, le 20 mai, un Conseil de guerre, assemblé à la Hougue, décida que l'ordre serait donné à Tourville, dans le cas où il aurait avec lui cinquante-deux vaisseaux, de se mettre à la recherche de l'ennemi et de lui livrer bataille s'il le rencontrait. Pontchartrain, après avoir approuvé cette résolution, la porta à la connaissance du roi. Louis XIV, qui faisait le siège de Namur, donna son adhésion à ce projet, mais la lettre qu'il écrivit, à ce sujet, ne parvint à la Hougue que le 27 mai. On a dit que Louis XIV, trompé par des informations venues d'Angleterre, croyait que, aussitot le premier coup de canon tiré, une partie de l'armée anglaise, secrètement dévouée à la cause de Jacques II, se joindrait à la flotte française. Des tentatives avaient été faites pour arriver à ce résultat, mais, depuis quelque temps déjà, Louis XIV et ses ministres ne se faisaient aucune illusion à cet égard. Le complot avait avorté. Le 28 mai, le Conseil, réuni à la Hougue, parut s'apercevoir que Tourville, s'il n'avait pas les forces qu'on voulait bien lui supposer, d'ailleurs sans aucune preuve, courait le risque d'être enveloppé par l'ennemi. Deux barques lui furent expédiées : chacune d'elles portait à Tourville l'ordre de se mettre à la recherche de l'ennemi et de le combattre dans le cas où il serait à la tète de cinquante vaisseaux, et, s'il ne les avait pas, on lui donnait la liberté d'agir comme il le jugerait à propos. Une des barques accosta le *Soleil-Royal* dans la matinée du 29 mai au moment même où les deux armées arrivaient à portée de canon.

Pendant que Louis XIV, le ministre de la marine et le Conseil réuni à la Hougue échangeaient de vaines et de

bien inutiles correspondances, les événements se précipitaient, et le moment approchait où la France aurait à subir les conséquences des fautes qui avaient été commises. Tourville, ayant eu à lutter, pendant douze jours, contre des vents contraires, se trouvait encore à l'entrée de la Manche, lorsque, le 26 mai, les vents passèrent à l'ouest. Rallié, le même jour, par une division de cinq vaisseaux, que commandait le lieutenant-général de Villette, il fit route sur la Hougue avec quarante-quatre vaisseaux et un certain nombre de bâtiments de transport qu'il convoyait. Tourville avait été tenu à l'écart de toutes les combinaisons qui hantaient les esprits à la Hougue et à Versailles. Aucune des nombreuses dépêches, échangées entre ces deux points, ne lui avait été communiquée. Par les petits bâtiments, attachés à sa flotte, il écrivait fréquemment au ministre, mais celui-ci ne lui envoyait ni ordres nouveaux, ni informations sur les forces et la position de l'ennemi. Depuis que le Conseil, réuni à la Hougue, avait reçu du roi les pouvoirs nécessaires pour diriger les opérations de la flotte, le ministre de la marine ne jouait plus qu'un rôle secondaire, heureux probablement d'être dégagé, à ce prix, de toute responsabilité. Aucun ordre nouveau, ainsi que nous l'avons dit, n'ayant été adressé à Tourville, depuis son départ de la rade de Bertheaume, la ligne de conduite que cet amiral devait observer se trouvait fixée par les instructions portant la date du 26 mars. Ces instructions, citées plus haut, contenaient le passage suivant qu'il est utile de rappeler : « En cas que le sieur de Tourville rencontre les ennemis en allant à la Hougue, Sa Majesté veut qu'il les combatte en quelque nombre qu'ils soient. »

Instruit de nos projets, redoutant une invasion qui eut mis en péril sa propre existence, le nouveau gouverne-

ment de la Grande-Bretagne avait déployé une extrême énergie et mis en œuvre toutes les ressources que peut offrir un grand pays maritime pour hâter les armements. Alors que les auteurs du plan de campagne imposé à la flotte française, déclaraient, avec autorité, que la totalité des forces ennemies ne serait en mesure de prendre la mer que dans le courant de juin, nos adversaires étaient prêts en mai, c'est-à-dire un mois plus tôt. Pendant que Tourville luttait contre des vents contraires, les alliés opéraient rapidement leur concentration. Le 26, lorsque les vents, passant à l'ouest, permirent à Tourville de faire route sur la Hougue, les Anglo-Hollandais, quittant le mouillage de Sainte-Hélène, se mettaient à notre recherche. La perspective du débarquement de Jacques II, à la tête d'une armée française, soulevait, de l'autre côté du détroit, une très vive émotion, et les ministres du roi Guillaume, les yeux fixés sur la Manche, attendaient impatiemment des nouvelles de la flotte anglaise. L'amiral Russel, qui la commandait, sachant quelle grave responsabilité pesait sur lui, avait hâte de rencontrer notre armée pour la combattre. Le 29 mai, au point du jour, la flotte française, arrivée à la hauteur du cap la Hague, situé à l'extrémité occidentale de la presqu'île du Cotentin, courait, dans la direction de l'est, avec des vents de sud-ouest. Une légère brume couvrait l'horizon; lorsqu'elle se dissipa, aux premiers rayons du soleil, l'armée anglo-hollandaise apparut sous le vent. Elle était forte de quatre-vingt-huit vaisseaux. Étant donné une telle disproportion de forces, c'était faire le jeu de l'ennemi que de le combattre avec quarante-quatre vaisseaux, alors que nous pouvions en réunir quatre-vingts et peut-être davantage. Tourville aurait-il pu se soustraire à la poursuite de l'ennemi? Il est difficile de le dire, mais on doit croire qu'il ne songea pas un instant à le tenter.

Dans les instructions qui lui avaient été adressées, il ne se dissimulait pas qu'une défiance, blessante pour son honneur, se lisait à chaque ligne : on semblait croire que le chef de la flotte serait incapable de prendre un parti énergique. Tourville mis, pour la première fois, à la tête d'une armée, en 1689, avait remporté, l'année suivante, la victoire de Bévéziers, et fait, en 1691, la célèbre campagne du large. Personne n'ignorait qu'on l'accusait, à Paris, d'avoir montré, pendant le cours de ces différentes campagnes, une prudence excessive. Tourville ressentait une profonde irritation à la pensée qu'on soupçonnait son courage : sa responsabilité se trouvant couverte par ses instructions, il résolut de combattre. Voici, d'après la correspondance de Tourville, le nom des bâtiments qui figurèrent à cette bataille :

Le *Soleil-Royal,* comte de Tourville ;
L'*Ambitieux,* marquis de Villette ;
Le *Souverain,* marquis de Langeron ;
Le *Formidable,* marquis d'Amfreville ;
Le *Monarque,* marquis de Nesmond ;
Le *Foudroyant,* de Relingues ;
Le *Merveilleux,* de Gabaret ;
Le *Grand,* marquis de Coëtlogon ;
Le *Magnifique,* de Pannetier ;
Le *Fulminant,* marquis de la Porte ;
Le *Victorieux,* d'Amblemont ;
L'*Admirable,* de Beaujeu ;
L'*Intrépide,* de Sainte-Hermine ;
Le *Saint-Philippe,* d'Infreville ;
L'*Aimable,* chevalier de Reals ;
Le *Gaillard,* chevalier d'Amfreville ;
Le *Content,* marquis de Saint-Maure ;
Le *Sérieux,* marquis de Blenac ;

Le *Brillant*, commandeur de Combes;
Le *Henry*, de la Roche-Emard;
Le *Courtisan*, de Colbert Saint-Marc;
Le *Bourbon*, de Perinet;
Le *Courageux*, de la Luzerne;
L'*Apollon*, marquis de Rouvroy;
Le *Saint-Louis*, de la Rogue-Persin;
L'*Excellent*, de la Vigerie;
Le *Prince*, de Bagneux;
Le *Vermandois*, de Lévy;
Le *Conquérant*, de Magnon;
Le *Fier*, de la Harteloire;
Le *Tonnant*, de Septèmes;
Le *Terrible*, de Seppeville;
Le *Triomphant*, de Châteaumorand;
La *Couronne*, de Machaut;
Le *Saint-Esprit*, de la Galissonnière;
L'*Illustre*, de Combes;
Le *Fort*, chevalier de la Rougère;
Le *Saint-Michel*, chevalier de Villars;
Le *Diamant*, chevalier de Feuquières;
L'*Étendu*, de Ricoux;
Le *Maure*, des Angers;
La *Perle*, de Forbin;
Le *Ferme*, Duquesne-Monnier;
Le *Fleuron*, de Magon.

Le lieutenant-général d'Amfreville, qui était à la tête de la deuxième escadre, se plaça par le travers du chef de l'avant-garde ennemie, et le chef d'escadre de Nesmond, qui commandait la première division de cette escadre, continua à courir jusqu'à ce que le chef de file de sa division fût arrivé à la hauteur du premier vaisseau de l'armée anglo-hollandaise. Cette manœuvre em-

pêcha l'avant-garde des alliés de virer de bord et de nous mettre entre deux feux. Des dispositions semblables furent prises, au corps de bataille et à l'arrière-garde. Vers sept heures, le vent étant tombé, les deux armées ne purent se maintenir en ordre. Les bâtiments, abandonnés à l'action des courants, se mêlèrent, et le combat continua par une série d'engagements particuliers. A dix heures du soir, une brume épaisse enveloppa les deux armées, et, de part et d'autre, le feu cessa. Dans la nuit, la plupart des bâtiments laissèrent tomber l'ancre. Les alliés avaient perdu deux vaisseaux, l'un avait sauté et l'autre avait été coulé; la flotte française était intacte, mais elle avait beaucoup souffert. Le *Soleil-Royal*, sur lequel cinq brûlots avaient été successivement dirigés, n'était parvenu à les éloigner que grâce à l'habileté de ses manœuvres et au dévouement de son équipage. L'armée française s'était couverte de gloire en luttant, avec succès, pendant toute une journée, contre la flotte des alliés, mais elle n'était plus en état de renouveler un pareil effort. La retraite s'imposait.

Le 30, dans la matinée, neuf vaisseaux, qui se trouvaient séparés de l'armée, se dirigèrent sur Brest; trente-cinq rallièrent le pavillon du commandant en chef qui s'éloigna en faisant route vers l'ouest. Le 31, Tourville, qui avait mis son pavillon sur l'*Ambitieux*, s'engagea dans le raz Blanchard avec l'espoir d'atteindre Saint-Malo. Vingt vaisseaux avaient déjà franchi ce passage difficile, lorsque le calme et la fin du jusant survenant, quinze vaisseaux, au nombre desquels était l'*Ambitieux*, monté par le commandant en chef, furent obligés de mouiller. Les ancres ayant chassé avec le flot, ces quinze vaisseaux furent ramenés en arrière. Tourville, séparé du gros de son armée et entouré par des forces supé-

rieures, ne pouvait conserver l'espoir de les sauver. Trois vaisseaux mouillèrent à Cherbourg, et les douze autres à la Hougue. L'ennemi, après avoir inutilement chassé la partie de la flotte française qui avait franchi le raz Blanchard, revint vers Cherbourg et la Hougue. Des trois vaisseaux mouillés à Cherbourg, deux furent incendiés par des brûlots, et le troisième, qui s'était jeté à la côte, par des embarcations. Lorsque les alliés parurent en vue de la Hougue, Tourville ordonna de mettre les vaisseaux au plain : les efforts tentés pour les défendre furent inutiles, l'ennemi parvint à les livrer aux flammes.

La bataille de la Hougue fut une journée de gloire pour la marine française : amiraux, capitaines, officiers, matelots donnèrent les preuves les plus éclatantes de capacité, de courage et de dévouement. Tourville fut admiré même par ses ennemis. Le commandant en chef de l'armée alliée, lord Russel, lui écrivit « qu'il le félicitait sur l'extrême valeur qu'il avait montrée, en l'attaquant avec tant d'intrépidité et en combattant si vaillamment avec des forces si inégales ». Les amiraux Sowhel, Ralph de Lavai et Almonde, les deux premiers Anglais, et le troisième Hollandais, louèrent publiquement le courage et l'habileté de leurs adversaires. Dans aucune circonstance, l'œuvre de Colbert n'avait mieux montré sa solidité que le 29 mai 1692. Si l'armée française avait pu, au lieu de laisser quinze vaisseaux en arrière, franchir tout entière le raz Blanchard, jamais succès plus grand n'eût été obtenu, dans une bataille rangée, par une flotte, ayant, avec ses adversaires, une telle disproportion de forces. Jamais aussi on ne vit mieux le sort qui attend les flottes et les armées lorsque, dans la direction imprimée aux opérations maritimes ou militaires, il n'est pas tenu compte de l'opinion des marins et des militaires. Le plan de la campagne de 1692

avait été fait, à Paris, par des gens enthousiastes, rêvant d'obtenir des résultats inconnus jusque-là. Pour ces hommes, qui ne se rendaient pas compte des conditions de la guerre sur mer, battre l'ennemi n'était rien, si ce succès n'avait, pour corollaire, quelque entreprise dont l'éclat fît pâlir les triomphes de l'armée de terre. Tourville, par excès de prudence, disait-on à Paris, n'avait tiré aucun parti de la victoire de Béveziers. Les fonctionnaires, qui dirigeaient la marine, aux lieu et place du ministre inexpérimenté choisi par Louis XIV, déclaraient que les choses se passeraient autrement en 1692, et ils ne craignaient pas de dire que l'on saurait contraindre Tourville à se montrer plus hardi. La perte de la bataille de la Hougue, tel était le résultat auquel avaient abouti leurs combinaisons. Si Tourville avait été le maître des destinées de sa flotte, il eût attendu, sous Ouessant, les renforts que devaient lui amener le vice-amiral d'Estrées et les lieutenants-généraux de Châteaurenault et de la Porte : après avoir réuni toutes ses forces, il se serait mis à la recherche de l'ennemi. Ce que la flotte française avait fait, le 29 mai, montre ce qu'elle eût été en droit d'espérer si elle avait combattu les Anglo-Hollandais avec quatre-vingt-huit vaisseaux que nous aurions eus, si les armements avaient été bien dirigés. Peut-être alors cette expédition à laquelle la marine avait été inutilement sacrifiée, eût-elle été possible. On ne rencontre que trop souvent, dans les annales de notre marine, des opérations conçues et préparées par des hommes étrangers au métier de la mer, et ayant, pour conséquence inévitable, des revers. C'est la leçon que nous avons voulu dégager en faisant le récit des circonstances qui ont précédé et amené la bataille de la Hougue.

La marine jouait, depuis vingt ans, un rôle qui lui avait concilié la faveur publique : la France avait en elle

une confiance entière. Le désastre, subi par notre flotte, à la Hougue, survenant après une longue suite de succès, souleva une très vive émotion. L'effet moral fut donc considérable: quant à la perte matérielle, elle n'avait et ne pouvait avoir d'importance dans un pays qui avait pu créer si rapidement une marine. Le roi ne fit pas retomber sur Tourville le poids des fautes commises par lui et par son ministre de la marine, Pontchartrain. Il ne voulut voir que le résultat de la journée du 29 mai, pendant laquelle quarante-quatre vaisseaux français, luttant contre quatre-vingt-huit vaisseaux anglais et hollandais, avaient infligé à leurs adversaires la perte de deux vaisseaux. Le 27 mars 1693, Tourville reçut le bâton de maréchal de France: on doit ajouter que Louis XIV, éclairé par les événements, accorda, à partir de ce jour, toute sa confiance à ce grand marin.

II

Au mois de mai de l'année 1693, nous retrouvons le maréchal de Tourville à Brest, à la tête d'une flotte comprenant soixante et onze vaisseaux. On venait d'apprendre qu'un convoi de quatre cents voiles était sur le point de partir d'Angleterre, pour se rendre dans la Méditerranée, sous la protection d'une escorte dont l'importance n'était pas bien connue. Il fut décidé que l'on tenterait de s'emparer de ce convoi. Le 26 mai, Tourville prit la mer avec soixante et onze vaisseaux et vingt-neuf bâtiments légers qu'il conduisit au mouillage de Lagos, à l'extrémité méridionale du Portugal. Le

26 juin, dans la soirée, les éclaireurs laissés au large, ayant signalé l'approche de la flotte marchande, l'armée mit sous voiles. Le convoi fut aperçu, le lendemain 27, faisant route grand largue, avec des vents de nord-ouest, sous l'escorte de vingt-trois vaisseaux anglais et hollandais; à la vue de la flotte française, il se dispersa. Nos bâtiments firent des prises dont le nombre eût été plus grand si le lieutenant-général Gabaret, qui avait le commandement de l'escadre légère, composée de vingt-deux vaisseaux, pris parmi les meilleurs voiliers, n'avait pas signalé de former la ligne de bataille, alors qu'il aurait dû chasser le convoi sans observer d'ordre. Le lieutenant-général Gabaret voulait se mettre en position de combattre l'escorte, mais celle-ci, loin de songer à se défendre, se couvrit de voiles et s'éloigna, suivie d'un petit nombre de navires bons marcheurs. Toutefois, trois vaisseaux, deux hollandais et un anglais, furent joints et pris.

Après avoir levé la chasse, Tourville fit route pour entrer dans la Méditerranée. Des détachements de notre armée capturèrent ou détruisirent des navires, appartenant au convoi, qui s'étaient réfugiés à Santi Petri, Gibraltar et Malaga; un vaisseau hollandais, mouillé à Gibraltar, fut coulé. Le résultat obtenu n'était peut-être pas en rapport avec les moyens employés; néanmoins, si on en juge par les plaintes que firent entendre les négociants de l'Angleterre et de la Hollande, le commerce de nos ennemis éprouva un sérieux dommage. « De mémoire d'homme, dit Macaulay, on n'avait vu, à Londres, une tristesse, une agitation semblable à celle qui s'empara de la cité le jour où arriva la nouvelle de la rencontre de la baie de Lagos. On vit des marchands, dit un témoin oculaire, sortir de la Bourse aussi pâles que s'ils avaient été condamnés à mort. » Les négociants, atteints

par cet événement, déléguèrent quelques-uns des leurs pour remettre à la reine, Guillaume III était alors sur le continent, une adresse dans laquelle leurs griefs se trouvaient formulés. L'opinion se montrait surtout sévère pour les amiraux auxquels incombait la mission de surveiller la flotte de Brest : comment, disait-on, ne s'étaient-ils pas aperçus que celle-ci avait pris la mer. Le vice-amiral d'Estrées, parti de Toulon, au mois de mai, avec vingt-deux vaisseaux, avait bloqué, du côté de la mer, la ville de Roses, assiégée par le duc de Noailles. Le 10 juin, après la capitulation de cette place, il fit route pour opérer sa jonction avec la flotte de Brest, mais, apprenant que celle-ci était entrée dans la Méditerranée, il rejoignit le maréchal de Tourville à Toulon.

Quatre-vingt-treize vaisseaux, soixante bâtiments de rang inférieur se trouvèrent réunis : jamais la ville de Toulon n'avait vu et elle ne revit jamais un semblable déploiement de forces. Ce chiffre de quatre-vingt-treize vaisseaux comprenait trente-cinq bâtiments, portant de quarante à cinquante-huit canons : sur les cinquante-huit autres, le nombre des bouches à feu allait de soixante à cent quatre. Des soixante et onze vaisseaux, avec lesquels Tourville avait mouillé sur la rade de Toulon, quarante revinrent à Brest et vingt à Rochefort, à la fin de l'année 1693. Pendant que la totalité de nos forces navales était dans la Méditerranée, les Anglais tentèrent de détruire Saint-Malo. Une escadre parut devant cette ville, amenant avec elle un grand bâtiment chargé d'artifices et de matières inflammables. Pendant quelques jours, des bombes furent jetées sur la ville. Le 3 novembre, la machine infernale, ce fut le nom donné au navire incendiaire, se mit en mouvement : entraînée par le vent et le courant, elle s'échoua avant d'arriver à petite distance des murailles. Peu après, le navire sauta. Il ressort des

lettres écrites au sujet de cet événement par le duc de Chaulnes, gouverneur de la province, que la machine infernale avait fait beaucoup de bruit et peu de mal.

L'affaire de Lagos avait exaspéré le commerce anglais. Guillaume résolut de tenter quelque entreprise pouvant, par l'importance des résultats, donner satisfaction à l'esprit public. Lorsqu'il revint des Flandres, en 1693, la saison était trop avancée pour agir, avec des chances de succès, sur nos côtes, mais il fut décidé que, l'année suivante, le port de Brest serait attaqué par terre et par mer. Les préparatifs de l'expédition furent faits dans le plus grand secret. Tourville étant sorti de Brest, le 24 avril 1694, avec cinquante-trois vaisseaux, se rendant dans la Méditerranée, son départ, en laissant le port dégarni de marins et de soldats, favorisait les projets de l'Angleterre. Brest était à peu près sans défense du côté de la terre et même du côté de la mer. Les Anglais, exactement renseignés sur cette situation, ne doutaient pas du succès de cette entreprise. Au mois d'avril 1694, la flotte anglaise pouvait pénétrer dans le goulet, le franchir et mouiller sur la rade de Brest, sans être exposée à des risques très sérieux. Ayant des troupes de débarquement, elle se serait facilement rendue maîtresse des deux côtés du goulet. Fort heureusement, la Cour de Saint-Germain fit connaître à Louis XIV les projets de Guillaume sur notre grand port de l'Océan. Ce fut, dit-on, le duc de Malborough qui commit cette trahison envers son pays, non par dévouement à la cause des Stuart, mais en haine du ministère dont il désirait ardemment la chute : enfin, le duc espérait que l'insuccès de l'expédition appellerait l'attention sur sa personne et lui ferait obtenir un commandement militaire. Cette circonstance inattendue n'eut pas suffi pour préserver Brest, si l'expédition était partie, au commencement du mois de

mai, ainsi que cela avait été décidé par le gouvernement britannique. La flotte était prête en temps utile, mais le mauvais temps la retint au mouillage. Louis XIV, aussitôt qu'il connut, d'une manière certaine, les dangers que courait Brest, en informa Vauban qui inspectait les côtes de Normandie. Ne comprenant probablement pas la nécessité d'agir avec une extrême diligence, le roi se contenta de lui prescrire de se rendre dans la place menacée lorsqu'il aurait terminé sa mission. Enfin, le 10 mai, Vauban reçut l'ordre d'aller à Brest : aussitôt arrivé, l'illustre ingénieur se mit à l'œuvre pour fortifier la ville et les deux côtés du goulet. Vauban disposait des pouvoirs les plus étendus, mais il n'avait pas de troupes, peu d'argent et de très faibles ressources au point de vue du matériel. Ce fut seulement dans l'arsenal maritime qu'il trouva des moyens d'action. « La marine, écrivait-il, nous est une ressource universelle qui nous est d'un secours sans lequel nous ne pourrions être que dans un état de souffrance achevé, car il n'y a plus guère dans la place que ce que la marine fournit. Jusques ici je n'y ai trouvé que des gens de bonne volonté : le corps des soldats me paraît très bien, et j'en ai bonne opinion. Les officiers de la marine, qui ne sont pas leurs chefs naturels, les estiment et en parlent bien, et ce témoignage-là vaut beaucoup. » Vauban s'appliqua, avec une attention particulière, à fortifier Bertheaume et Camaret et surtout ce dernier point, comme s'il eût eu le pressentiment que là se ferait la descente. Le 16 juin, et l'on voit ce qui serait advenu si l'ennemi s'était présenté au commencement du mois de mai, nous n'avions pas terminé les travaux jugés nécessaires : de plus, il manquait une partie des troupes annoncées par le ministre de la guerre. Toutefois, la situation était modifiée, et les dispositions habiles, prises par Vauban, nous permettaient de combattre les

Anglais avec des chances de succès. Des deux côtés du goulet s'élevaient des batteries servies par des canonniers de la marine: les chefs d'escadre de Langeron et d'Infreville commandaient, le premier la côte nord, et le second la côte sud. La défense de Camaret et de Bertheaume était assurée par des troupes s'appuyant sur des ouvrages très solides.

La flotte anglaise, lorsqu'elle était partie de Portsmouth, comprenait les bâtiments aux ordres de l'amiral Berkeley, ayant Brest pour objectif, et l'escadre, commandée par l'amiral Russel, qui devait se rendre dans la Méditerranée. A la hauteur d'Ouessant, l'amiral Russel fit route pour sa destination, et lord Berkeley mouilla entre Bertheaume et Camaret. L'ennemi vint immédiatement reconnaître ce dernier point. Le rapport fait à l'amiral Berkeley et au commandant en chef du corps expéditionnaire, lord Talmash, ne dissimulait pas que le débarquement s'opérerait difficilement. Mais lord Berkeley et lord Talmash n'en voulurent rien croire; ils étaient, l'un et l'autre, pleins de confiance dans les renseignements donnés par le gouvernement, lequel probablement n'avait pas eu connaissance des travaux exécutés depuis l'arrivée de Vauban. Le lendemain 17, vers onze heures, un brouillard très épais, qui régnait le matin, n'ayant pas permis de mettre plus tôt sous voiles, les bâtiments, appelés à protéger la descente, entrèrent dans la baie de Camaret sous un feu très violent de nos batteries, auquel les bâtiments anglais, aussitôt qu'ils furent mouillés, ripostèrent avec vigueur. L'amiral et lord Talmash, surpris de la résistance que rencontraient les navires anglais, se demandaient s'il ne serait pas sage de renoncer à l'expédition, mais, toujours convaincus que Brest était sans défense, ils voulurent remplir la mission dont ils étaient chargés et l'ordre fut donné

aux embarcations de l'escadre, portant le corps expéditionnaire, de se diriger vers la terre. Les premières troupes débarquées furent reçues avec une telle vigueur qu'il se produisit un moment d'hésitation dans la flottille faisant route vers la côte. Bientôt les embarcations, qui n'avaient pas encore abordé, prirent le large, manœuvre promptement imitée par les navires chargés de protéger la descente. Les pertes éprouvées par les Anglais, à terre et sur les bâtiments, étaient de douze cents hommes tués ou blessés : près de six cents prisonniers restèrent entre nos mains. Une galiote, portant des soldats, fut coulée par une bombe, et une frégate hollandaise, qui s'était échouée, amena son pavillon. Tel fut le résultat d'une expédition sur laquelle Guillaume comptait pour frapper l'opinion publique. Les Anglais, voulant probablement réparer l'échec qu'ils avaient subi devant Camaret, bombardèrent le Havre, Dieppe et Dunkerque. La ville de Dieppe, construite en bois, fut incendiée ; les deux autres places n'éprouvèrent pas de dommages sérieux.

Tourville, ainsi que nous l'avons dit plus haut, était parti de Brest, le 24 avril, se rendant dans la Méditerranée ; après avoir franchi le détroit de Gibraltar, il s'était porté sur les côtes de Catalogne pour seconder les opérations de l'armée que commandait le duc de Noailles. Celui-ci était sur le point de mettre le siège devant Barcelone, que notre flotte devait attaquer du côté de la mer, lorsque l'on apprit la prochaine arrivée de l'amiral Russel avec des forces considérables. Dans ces conditions, le résultat du siège devenait douteux, la ville pouvant être ravitaillée par mer. Le maréchal de Noailles, abandonnant ce projet, Tourville reçut l'ordre de rentrer à Toulon. En 1695, Louis XIV voulut faire une nouvelle tentative en faveur de Jacques II. Des vaisseaux furent armés à

Toulon, et on prépara, dans les ports de la Manche et de l'Océan, des navires sur lesquels les troupes devaient être embarquées. Malgré les précautions prises par le gouvernement français, l'Angleterre parvint à connaître le but de l'expédition. Guillaume poursuivit les partisans des Stuart avec une extrême sévérité, et il rendit, par des dispositions militaires bien entendues, tout soulèvement impossible. Louis XIV se vit contraint d'abandonner cette entreprise.

Reprenant le cours de leurs opérations contre nos principales places maritimes, les Anglais bombardèrent Dunkerque, Calais, Granville et Saint-Malo. L'année suivante, ils bombardèrent de nouveau Calais, puis Saint-Martin de Ré et Olonne. Des débarquements eurent lieu dans les îles de Houat, d'Hédic et de Groix. Les habiles dispositions prises par le gouvernement empêchèrent l'ennemi de rien entreprendre de sérieux sur nos côtes. Telle fut la conduite de l'Angleterre jusqu'à la conclusion de la paix, en 1697. N'ayant plus de batailles navales à livrer, cette puissance voulut utiliser les forces considérables dont elle disposait, pour porter la ruine et la dévastation sur notre territoire. C'était l'ancien système de guerre maritime qui reparaissait, mais il n'avait pas répondu aux espérances des Anglais. Les temps, en effet, étaient changés. Avec des navires de petites dimensions, marchant à l'aviron, lorsqu'il faisait calme ou que la brise était contraire, on pouvait, en arrivant inopinément sur un point du littoral ennemi, opérer un débarquement, prendre une ville, la rançonner et même la détruire avant que l'adversaire fût en mesure de s'y opposer. Il n'en était pas de même avec les grands navires composant les flottes qui tenaient la mer à la fin du XVIIe siècle, toute expédition exigeant des préparatifs qui restaient rarement secrets. D'autre part, la création

des armées permanentes, et la présence, au centre de chacune des puissances maritimes de l'Europe, d'un pouvoir exerçant son action sur toutes les parties du territoire, avaient complètement modifié la situation de la défense. L'attaque, désormais, n'avait de chances de succès qu'à la condition d'employer de grands moyens, et encore pouvait-elle difficilement compter sur un bon résultat.

Depuis la bataille de la Hougue, nous ne nous préoccupons que d'atteindre le commerce de l'ennemi : l'affaire de Lagos, elle-même, n'a pas d'autre but. En 1694, Tourville, envoyé sur les côtes d'Espagne pour appuyer les opérations du duc de Noailles, reçoit l'ordre de revenir à Toulon dès que l'on apprend, à Paris, l'arrivée, dans la Méditerranée, d'une flotte anglo-hollandaise. C'est à peine si quelques bâtiments de guerre prennent la mer. Nos officiers luttent, avec une remarquable énergie, contre des forces supérieures. En 1694, la frégate la *Bouffonne* se fait abandonner par six bâtiments hollandais dont le plus faible est de sa force. L'année suivante, le *Trident*, de quarante-deux, et le *Content*, de cinquante-quatre, attaqués par une division de six vaisseaux, ne se rendent qu'à la dernière extrémité. Ces combats sont rares : les bâtiments de guerre ne sortent de nos ports que pour remplir des missions indispensables, et l'ordre leur est donné d'éviter tout combat inégal. Nous avons adopté une méthode de guerre à laquelle le ministre de la marine consacre toutes les ressources dont il dispose. Ce ne sont pas seulement les particuliers qui font la course, mais l'État lui-même prend part à ce système de guerre. Le roi prête au commerce, sous certaines conditions, des bâtiments de guerre sur lesquels les officiers de la marine militaire reçoivent l'autorisation de s'embarquer. Des grades militaires viennent récompenser les

belles actions des corsaires. Jean Bart est la personnification la plus illustre de ces marins braves, habiles, connaissant à fond leur métier, qui furent, sous le règne de Louis XIV, la terreur du commerce ennemi. Jean Bart, d'une ancienne famille de Dunkerque, était fils et petit-fils de marins ayant commandé des corsaires. Entré de bonne heure dans la marine, il naviguait sur des bâtiments hollandais, lorsque le 7 avril 1672, la France et l'Angleterre déclarèrent la guerre à la Hollande. Jean Bart revint immédiatement à Dunkerque : deux ans après, à l'âge de vingt-quatre ans, il commandait un corsaire. Sa réputation grandit rapidement. En 1676, commandant la *Palme*, navire ayant vingt-quatre canons et cent cinquante hommes d'équipage, Jean Bart prend à l'abordage, le *Neptune*, bâtiment hollandais de trente-deux pièces. En rentrant à Dunkerque avec ce navire, il est acclamé par la population ; le bruit de cet exploit vient jusqu'à Paris. Appréciant, comme il le devait, les services que rendaient les corsaires, et voulant, d'autre part, encourager les marins qui les commandaient, Louis XIV fit remettre une chaîne d'or, à laquelle était appendue une médaille à son effigie, au vaillant capitaine de la *Palme*. Jusqu'à la paix de Nimègue, signée en 1678, Jean Bart tient la mer, faisant de nombreuses prises, et ne revenant au port que pour réparer ou ravitailler le bâtiment qu'il montait.

Le 5 janvier 1679, Jean Bart, nommé lieutenant de vaisseau, reçut l'ordre de faire, avec deux bâtiments, la chasse aux corsaires marocains, mission qu'il remplit avec succès. En 1689, lorsque survint la guerre de la ligue d'Augsbourg, Jean Bart, capitaine de frégate depuis quelques années, sortit du Havre avec le chevalier de Forbin, escortant un convoi de quatorze navires marchands. Jean Bart, qui avait le commandement des

deux bâtiments, montait la *Railleuse*, de vingt-huit pièces, et le chevalier de Forbin, les *Jeux*, de vingt-quatre. Le 22 mai, par le travers des Casquets, les navires français se trouvèrent en présence de deux bâtiments anglais, l'un de quarante-huit canons et l'autre de quarante-deux. Bien décidé à défendre son convoi, Jean Bart ne se prépare pas seulement à combattre, il prend des dispositions pour sortir vainqueur de la lutte qui va s'engager. Deux bâtiments marchands, ayant des canons, reçurent des hommes empruntés aux navires du convoi. Les capitaines de ces bâtiments devaient, sans trop s'engager, attaquer le vaisseau de quarante-deux pièces et prolonger le combat jusqu'au moment où nos deux bâtiments auraient enlevé le plus gros navire ennemi. La *Railleuse* et les *Jeux* voulaient aborder le *Sans Pareil*, c'était le nom du navire anglais de quarante-huit pièces, mais la fortune trahit les deux capitaines français. Le calme survenant, l'abordage ne put avoir lieu et un furieux combat d'artillerie et de mousqueterie s'engagea. Peu après, le feu de l'ennemi faiblit et la reddition du *Sans-Pareil* semblait proche. Malheureusement, les capitaines des deux navires marchands, reculant devant le rôle honorable qui leur avait été confié, firent route pour rejoindre le convoi. Le second navire, venant joindre son feu à celui du *Sans-Pareil*, la *Railleuse* et les *Jeux* furent accablés et contraints, après une défense opiniâtre, d'amener leur pavillon. Les frégates françaises, rasées de l'avant à l'arrière, avaient perdu les trois quarts de leur effectif: Jean Bart était atteint à la tête, et le chevalier de Forbin avait reçu six blessures. A leur arrivée à Plymouth, le gouverneur, oubliant ce qu'il devait à des officiers pris après un combat, les fit emprisonner. Jean Bart et le chevalier de Forbin ne restèrent pas longtemps entre les mains des

Anglais. Le 12 juin, s'échappant de leur prison, ils s'embarquèrent, emmenant, avec eux, un chirurgien flamand et deux mousses, dans une petite chaloupe n'ayant pas de voiles et munie seulement de deux avirons. L'embarcation aborda la côte de France à quelques lieues de Saint-Malo. Jean Bart et le chevalier de Forbin furent récompensés de leur belle conduite par le grade de capitaine de vaisseau. Le premier ne tarda pas à reprendre la mer, et il fit, dans le courant de l'année 1689, de nombreuses prises sur les Anglais et les Hollandais.

Le rôle de Jean Bart s'élève : ce n'est plus un bâtiment, mais une division qu'il commande, et les résultats obtenus sont en rapport avec les forces qui lui sont confiées. Le 26 juillet 1691, Jean Bart sort de Dunkerque, trompant la croisière, forte de trente-sept bâtiments, qui bloque le port. Il s'empare, le lendemain, de quatre navires anglais et des deux bâtiments de guerre, l'un de quarante canons et l'autre de cinquante, qui les escortent. Après la journée de la Hougue, les alliés bloquent nos ports et, en particulier, le port de Dunkerque, sur lequel ils ont constamment les yeux fixés. Jean Bart passe à travers les escadres de blocus et fait des prises. L'année 1693 est marquée par un hardi coup de main exécuté sur la ville de Newcastle, en représailles de la conduite de l'ennemi sur nos côtes. En 1694, Jean Bart, montant un vaisseau de cinquante-quatre canons et ayant sous ses ordres six bâtiments, sort de Dunkerque pour convoyer une flotte marchande, venant du nord, qui apporte du blé en France. Pour comprendre l'importance de la mission confiée à Jean Bart, nous devons dire que l'élévation, chaque jour croissante, du prix du blé en France, était devenue pour le gouvernement un sujet des plus graves préoccupations. Le 29 juin, une grande flotte

marchande, naviguant sous l'escorte de huit bâtiments de guerre hollandais, fut aperçue. Jean Bart apprit que les bâtiments en vue étaient ceux qu'il était chargé de convoyer. Cette flotte, partie sans l'attendre, avait été capturée par les Hollandais qui se dirigeaient sur le Texel dont, à ce moment, ils n'étaient pas éloignés. L'attaque de l'escorte fut décidée. « J'assemblai tous les capitaines des vaisseaux de mon escadre, écrivit Jean Bart, et après avoir tenu Conseil de guerre, où le combat fut résolu, j'abordai le contre-amiral, monté de cinquante-huit pièces de canon, lequel j'enlevai à l'abordage après demi-heure de combat. Je lui ai tué ou blessé cent cinquante hommes : Je n'ai perdu en cette occasion que trois hommes et vingt-sept blessés. Le *Mignon* a pris un de ces huit vaisseaux, de cinquante pièces de canon. Le *Fortuné* en a pris un autre de trente pièces : les cinq autres restant des huit, dont un est de cinquante-huit pièces, un autre de cinquante-quatre, deux de cinquante et un de quarante, ont pris la fuite après m'avoir vu enlever leur contre-amiral. J'ai amené ici trente navires de la flotte, lesquels sont en rade. » Jean Bart, en reprenant cette flotte, tombée entre les mains de l'ennemi, avait rendu à la France, menacée de la disette, un service signalé. Chevalier de Saint-Louis du 19 avril, il reçut, pour sa belle conduite au combat du 29 juin, des lettres de noblesse.

Lorsque les Anglais vinrent, en 1695, bombarder Dunkerque, Jean Bart prit le commandement d'un des forts qui étaient le plus exposés au feu de l'ennemi. Le 17 mai 1696, il sortit de Dunkerque, qui était étroitement bloqué, avec une division, composée de sept bâtiments et de deux brûlots. Le 17 juin, il chassa une flotte marchande de plus de cent voiles, et captura les cinq frégates qui l'escortaient. Ce combat avait été livré à la vue de

douze navires de guerre hollandais : ceux-ci s'approchant, Jean Bart reconnut l'impossibilité de conserver ses prises. Il fit brûler les navires de commerce et quatre bâtiments de guerre : sur le cinquième, dont les canons furent encloués, il mit ses prisonniers. Ces diverses opérations, rapidement conduites, étaient à peine terminées, que l'ennemi arrivait à portée de canon. Les Hollandais, qui nous étaient très supérieurs par le nombre et le rang des bâtiments, chassèrent, mais sans succès, la division française. Pendant que Jean Bart enlevait les cinq frégates d'escorte, des corsaires de Dunkerque, qui nous accompagnaient, donnant dans la flotte marchande, avaient fait de nombreuses prises. Le dommage subi par l'ennemi était donc considérable. Cette même année 1696, Jean Bart, passant à travers l'escadre de blocus, conduisit à Dantzick le prince de Conti, compétiteur de l'électeur de Saxe au trône de Pologne. Il resta, avec son escadre, à la disposition du prince. Celui-ci, ayant renoncé à sa candidature, revint en France, et fit cette seconde traversée non moins heureusement que la première. Jean Bart mourut, à Dunkerque, en 1702, à un âge où on pouvait croire qu'il rendrait encore de grands services à son pays. Il n'avait que cinquante-deux ans. Nous résumerons rapidement sa brillante et trop courte carrière. Jean Bart se montre, aussitôt qu'il exerce son premier commandement, un corsaire incomparable, déployant autant de bravoure que d'intelligence et d'activité. Il ne capture pas que des navires marchands, il attaque et prend des bâtiments de guerre. Son nom, très populaire dans son pays, où il jouit d'une grande réputation, est connu à Paris ; telle est sa situation lorsque la paix, conclue en 1678, vient arrêter le cours de ses exploits. La guerre éclate en 1689. Deux ans après, Jean Bart a, sous ses ordres, trois navires, six en 1694, et

sept l'année suivante : il enlève des flottes marchandes après avoir pris ou mis en fuite les divisions ennemies chargées de les escorter. Successivement lieutenant de vaisseau, capitaine de frégate, capitaine de vaisseau, il devient chef d'escadre. Jean Bart a une place marquée parmi les hommes qui illustrèrent le règne de Louis XIV. L'historien Faulconnier, un des contemporains de Jean Bart, trace de ce grand marin, le portrait suivant. « Il avait la taille au-dessus de la médiocre : le corps bien fait, robuste et capable de résister à toutes les fatigues de la mer. Il avait les traits du visage bien formés, les yeux bleus, le teint beau, les cheveux blonds, la physionomie heureuse et tout à fait revenante. Il avait beaucoup de bon sens, l'esprit net et solide, une valeur ferme et toujours égale. Il était sobre, vigilant et intrépide : aussi prompt à prendre son parti que de sang-froid à donner ses ordres dans le combat, où on l'a toujours vu avec cette présence d'esprit si rare et si nécessaire en de semblables occasions. Il savait parfaitement bien son métier, et il l'a fait avec tant de désintéressement, d'approbation et de gloire, qu'il n'a dû sa fortune et son élévation qu'à sa capacité et à sa valeur. »

Le chef d'escadre de Pointis fit, à la fin de l'année 1696, un armement en course qui atteignit des proportions considérables. Pointis, qui avait son pavillon sur un vaisseau de quatre-vingt-quatre canons, partit de Brest, le 7 juin 1697. Les forces placées sous son commandement s'élevaient à plus de vingt bâtiments, parmi lesquels on comptait sept vaisseaux. Dans le courant du mois de mai, l'escadre jeta l'ancre devant la ville de Carthagène sur la côte d'Amérique. Elle fut ralliée, à ce mouillage, par plusieurs navires montés par des flibustiers. Le corps expéditionnaire embarqué sur l'escadre, auquel vinrent se joindre des troupes amenées par Ducasse, gouver-

neur de Saint-Domingue, s'empara de la ville à laquelle on imposa une contribution de neuf millions. Il fut malheureusement impossible d'empêcher les flibustiers de piller la ville. La descente, dans ce pays malsain, ayant amené la perte d'un grand nombre d'hommes et encombré les navires de malades, Pointis se hâta de reprendre la mer. Plusieurs bâtiments, dont les capitaines et la plupart des officiers étaient morts ou malades, perdirent l'escadre de vue. Le 24 août, une division anglaise, forte de cinq vaisseaux, fut aperçue sous le vent. Quoique, par suite du grand nombre de malades existant sur nos bâtiments, le service des batteries ne fût pas assuré, Pointis laissa arriver sur l'ennemi, et l'action s'engagea. Toutefois, reconnaissant la nécessité d'arriver le plus promptement possible à sa destination, il reprit, vers le soir, la route de Brest, où il mouilla le 29 août. On doit citer, comme s'étant particulièrement distingués dans cette guerre de course, le capitaine de vaisseau de Forbin, le chef d'escadre de Coetlogon et le lieutenant-général de Nesmond.

D'Iberville qui, depuis 1686, servait au Canada avec la plus grande distinction, reçut, en 1697, l'ordre de s'emparer du fort Bourbon, dans la baie d'Hudson, enlevé par nous aux Anglais et que ceux-ci avaient repris. Quatre bâtiments, quoiqu'il n'eût que le grade de capitaine de frégate, furent placés sous son commandement. Le 5 septembre, d'Iberville mouilla à deux lieues environ du fort Bourbon, avec un seul bâtiment, celui qu'il montait : les autres navires de sa division, arrêtés par les glaces, n'avaient pu le suivre. Le 6, il aperçut trois bâtiments anglais qui manœuvraient pour entrer dans la baie. D'Iberville mit sous voiles, se porta sur les navires ennemis et les combattit avec tant de vigueur et d'habileté qu'il coula un de ces bâtiments, en prit un autre.

et mit le troisième en fuite. Un coup de vent ayant jeté à la côte le bâtiment qu'il commandait et la prise anglaise, sa situation devenait très critique lorsque, fort heureusement, il fut rejoint par les trois navires restés en arrière. Quelques jours après, d'Iberville débarquait ses équipages, mettait le siège devant le fort Bourbon et l'obligeait à capituler le 13 septembre. Pendant le cours de cette guerre, on s'était battu non seulement sur mer, mais en Italie, en Espagne, en Hollande, dans les Pays-Bas et sur le Rhin. La France avait soutenu glorieusement cette lutte contre toute l'Europe. Le maréchal de Luxembourg avait remporté, sur les alliés, les victoires de Fleurus, de Steinkerque et de Nerwinde. En Italie, Catinat avait gagné, sur le duc de Savoie, les batailles de Staffarde et de Marsaille. Mais, pour obtenir de pareils résultats, nous avions dû faire, sur terre et sur mer, un immense effort qui avait épuisé la France. La paix était devenue nécessaire : elle fut signée, à Turin, avec la Savoie, en 1696, à Ryswick, le 20 septembre 1697, avec l'Angleterre, l'Espagne, la Hollande, et, le 30 octobre de la même année, avec l'empereur et l'empire.

LIVRE IX

Guerre de la succession d'Espagne. — Désastre de Vigo. — Combat de quatre vaisseaux français contre une division anglaise. — Croisières des capitaines de Forbin, Duquesne-Monnier et de Saint Pol. — Engagement d'une division française avec cinq vaisseaux hollandais. — Bataille de Malaga. — Perte de cinq vaisseaux appartenant à l'escadre qui bloque Gibraltar. — Les alliés mettent le siège devant Toulon. — Les Anglais s'emparent de Minorque. — Croisières du chef d'escadre de Forbin et du capitaine de vaisseau Duguay-Trouin. — Prise de Rio-de-Janeiro. — Croisière du capitaine Cassard. — La paix est signée.

I

Quelques années à peine s'étaient écoulées depuis la signature du traité de Ryswick que la guerre éclatait de nouveau. Charles II, roi d'Espagne, mourait, sans postérité, le 1er novembre 1700, léguant sa couronne au duc d'Anjou, petit-fils de Louis XIV. Le roi de France, après avoir pris l'avis de son Conseil, accepta le testament de Charles II. Cette décision, qui plaçait un prince français sur le trône d'Espagne, causa dans toutes les Cours, qui redoutaient l'agrandissement de la maison de Bourbon, un profond mécontentement. L'empereur Léopold et le roi d'Angleterre auraient immédiatement déclaré la guerre à la France, si le premier ne s'était vu sans ressources, au point de vue des finances, par suite de la longue guerre qu'il avait soutenue contre la France et la Porte Ottomane, et si le second ne s'était pas rendu compte que

le parlement britannique ne consentirait pas à augmenter la dette publique et à sacrifier le commerce pour donner satisfaction à la haine que Guillaume II portait à Louis XIV. Le roi d'Angleterre, les États de Hollande, l'électeur de Bavière, la Cour de Lisbonne et le duc de Savoie reconnurent Philippe V. Ce fut au moment où l'on pouvait concevoir l'espérance de maintenir la paix que la conduite imprudente de Louis XIV rendit la guerre inévitable. En apprenant que nous imposions au duc de Mantoue l'obligation de recevoir une garnison française dans sa capitale, Léopold fit passer des troupes en Italie, sous le commandement du prince Eugène, avec l'ordre de commencer les hostilités. Pendant que l'on se battait en Italie, Jacques II mourut à Saint-Germain, et Louis XIV, contrairement à l'avis de son Conseil, proclama le fils du prince décédé comme roi d'Angleterre, sous le nom de Jacques III. Or, la France, par le traité de Ryswick, avait reconnu cette qualité à Guillaume. Non seulement celui-ci, mais le peuple anglais, considéra comme une injure la décision prise par Louis XIV. Le parlement britannique, dont le roi n'avait pu, jusque-là, vaincre les hésitations, vota toutes les propositions présentées par le gouvernement. En 1702, nous étions en guerre avec l'Angleterre, l'Allemagne et la Hollande, puissances auxquelles vinrent bientôt se joindre la Prusse, le Portugal et la Savoie. La France n'était pas en état de soutenir une nouvelle lutte, sur mer, contre l'Angleterre et la Hollande réunies. Notre pays, épuisé par de longues années de guerre, consacrait ses dernières ressources à l'armée de terre. Les quelques années qui s'étaient écoulées depuis la paix de Ryswick avaient été, en ce qui concernait la marine, considérées non comme une circonstance favorable pour se préparer à la guerre, mais comme une occasion de faire des économies. La marine anglaise, au contraire, était dans l'état

le plus florissant : Guillaume avait accru, dans des proportions considérables, les forces navales de son royaume. L'Angleterre possédait, au moment de la déclaration de guerre, près de trois cents bâtiments, parmi lesquels on comptait cent soixante-dix vaisseaux du premier au cinquième rang. Dans ces conditions, nous devions agir avec beaucoup de prudence et d'habileté. Or, ce n'était pas par ces qualités que se distinguaient les personnes, étrangères à la marine, qui avaient la direction de nos forces navales.

Le début ne nous fut pas favorable. Le vice-amiral de Châteaurenault escortait, avec quinze vaisseaux français et trois vaisseaux espagnols, un convoi de galions, venant du Mexique. Cette flotte avait l'ordre d'aller à Cadix, mais ce port étant bloqué par une armée anglo-hollandaise, forte de cinquante vaisseaux, sous le commandement de l'amiral Rooke, Châteaurenault, sur la demande qui lui en fut faite par l'amiral espagnol, se rendit à Vigo. Le commandant des forces françaises, considérant comme un devoir de ne pas s'éloigner avant que le chargement des galions fût en sûreté, et supposant, d'autre part, qu'il serait attaqué par des forces supérieures, établit, à l'entrée de la passe, une estacade, et il fit travailler à la construction de batteries destinées à en défendre les extrémités. Enfin, des vaisseaux embossés en dedans et à petite distance de l'estacade, étaient en position de prendre d'enfilade les bâtiments voulant forcer l'entrée. L'amiral Rooke connut promptement le point où se trouvaient les galions et la force de l'escorte. Laissant la moitié de ses forces devant Cadix, il se dirigea sur Vigo, avec vingt-cinq vaisseaux, et il parut, le 22 octobre, devant l'entrée, alors que nos préparatifs de défense n'étaient pas complètement terminés. Les alliés avaient tenté une attaque, par terre, sur Cadix, mais battus par

les Espagnols, ils s'étaient rembarqués. L'amiral anglais, s'il n'avait eu que des bâtiments, aurait pu, en nous attaquant, subir un grave échec, mais les troupes dont il disposait constituaient, en sa faveur, un avantage dont il sut tirer parti. Les soldats anglais, mis à terre, prirent à revers les batteries élevées pour défendre l'entrée de la rade et s'en rendirent maîtres. Cet important résultat obtenu, l'amiral Rooke, profitant d'un vent favorable, donna, à pleines voiles, dans la passe, avec tous ses vaisseaux. L'estacade n'étant pas, ainsi que nous l'avons dit, complètement achevée, ne résista pas au choc. A l'exception de quelques vaisseaux, comme le *Fort*, de soixante-quatorze, portant le pavillon de Châteaurenault, l'escadre française n'était composée que de petits vaisseaux : deux n'avaient que quarante-six pièces et un quarante-deux. Les Espagnols avaient trois vaisseaux, un de soixante-dix et deux de cinquante-quatre. Les vaisseaux ennemis étaient d'un plus fort échantillon que les nôtres. Après un combat très vif, Châteaurenault, jugeant que la lutte était inégale, prescrivit d'évacuer les navires de l'escadre et de les livrer aux flammes. Ses ordres ne purent être complètement exécutés, et cinq vaisseaux seulement furent incendiés. Les Anglo-Hollandais s'emparèrent des autres et de sept galions. Le chargement d'une partie des galions avait été mis à terre et dirigé dans l'intérieur sous l'habile et énergique direction de Renau d'Eliçagaray.

Le succès de la mission confiée à Châteaurenault était au moins problématique : il serait plus exact de dire qu'il était livré au hasard. Le départ des galions était annoncé depuis longtemps, et aucune puissance n'ignorait vers quel port ceux-ci se dirigeaient. Les Anglo-Hollandais bloquaient Cadix avec des forces considérables, et de nombreux bâtiments étaient en observation depuis ce

point jusqu'aux Sorlingues. Aussi, l'amiral Rooke apprit-il promptement l'arrivée des galions à Vigo, dont la rade, par une singulière négligence des Espagnols, n'était pas défendue. La Cour de Madrid, après cet événement, changea le mode suivi jusque-là pour l'envoi en Europe de l'or du Mexique et du Pérou. On cessa de former des flottes de galions et l'ordre fut donné de ne faire que de petits convois, partant irrégulièrement et ne devant plus, par conséquent, attirer, au même degré qu'autrefois, l'attention de l'ennemi. Le capitaine Ducasse, commandant le vaisseau l'*Heureux*, conduisit, en Espagne, un de ces convois, formé d'un petit nombre de galions et dont le départ avait été tenu secret. Quelques actions heureuses ne firent pas oublier la perte des quinze vaisseaux, pris ou brûlés à Vigo, mais elles honorèrent nos officiers et montrèrent que ceux-ci ne se laissaient pas intimider par le fâcheux état de notre marine et le développement extraordinaire donné, par l'Angleterre, à ses forces navales. Le capitaine Ducasse, avec quatre vaisseaux, l'*Heureux*, qu'il montait, l'*Agréable*, le *Phénix* et l'*Apollon*, capitaines de Reney, de Poudens et de Muin, escortait plusieurs navires, portant des troupes à Carthagène, sur les côtes d'Amérique, lorsqu'il fut chassé, le 29 août, par sept vaisseaux, placés sous les ordres du vice-amiral Bembow. Les Anglais étant au vent, laissèrent arriver sur la division française qui avait pris la queue du convoi : l'ennemi, après un engagement de quelques heures, cessa le feu et serra le vent. L'amiral Bembow renouvela son attaque le 1er septembre, mais nos vaisseaux l'obligèrent de nouveau à s'éloigner. Le 4, eut lieu un troisième engagement dans lequel le *Breda*, que montait l'amiral Bembow, fut très maltraité. La division anglaise, perdant l'espoir de nous entamer, se rendit à la Jamaïque.

L'amiral Bembow, ne voulant pas admettre que sa division, forte de sept vaisseaux, eût été repoussée par les quatre vaisseaux du capitaine Ducasse, prétendit qu'il avait été abandonné. Sur sept capitaines, six, au nombre desquels se trouvait son capitaine de pavillon, furent traduits devant un Conseil de guerre.

Le capitaine de vaisseau de Forbin, envoyé dans l'Adriatique, avec quatre bâtiments, pour empêcher les troupes impériales de recevoir des approvisionnements par mer, remplit cette mission avec le plus grand succès. Toutefois, comme il usait, à l'égard des neutres, que Louis XIV tenait à ménager, de procédés regardés comme très sévères, on le rappela en France. Le capitaine de vaisseau Duquesne-Monnier, son successeur, apprit que la ville d'Aquilée, dans le Frioul, située à sept lieues environ de la côte, contenait de grandes quantités de vivres destinés à l'armée impériale. Quoique ne disposant que de deux bâtiments et de quelques barques, il prit la détermination de marcher sur cette ville avec une partie de ses équipages. Cette entreprise, extrêmement hardie, fut couronnée d'un plein succès. Le corps de débarquement s'empara d'Aquilée que la garnison, se croyant probablement en présence de forces supérieures, abandonna. Duquesne-Monnier prit ce qu'il put emporter et livra le reste aux flammes. Le capitaine de Saint-Pol, croisant, dans la Manche, avec quatre frégates, rencontra, le 23 avril 1703, un convoi escorté par le vaisseau de cinquante, le *Salisbury*, et deux frégates. La division française, qui était au vent, laissa arriver et attaqua immédiatement les Anglais. Après un rude combat, le vaisseau et une des frégates restèrent entre nos mains ; la plus grande partie du convoi fut capturée et conduite à Dunkerque. Après un court séjour dans ce port, employé à réparer les avaries de sa

division, le chevalier de Saint-Pol gagna le large avec le *Salisbury*, dont il avait pris le commandement, et trois frégates. Le 22 juin, la division française chassa un convoi escorté par quatre bâtiments de guerre. Deux de ces bâtiments furent enlevés à l'abordage et un troisième, qui venait d'être accroché par un des nôtres, fit explosion. Le bâtiment abordeur, l'*Adroit*, capitaine de Seine, éprouva de telles avaries que, peu après, il coula, entraînant, avec lui, son brave capitaine et la plus grande partie de l'équipage. Le chef d'escadre de Coëtlogon, se rendant de Toulon à Brest avec cinq vaisseaux, aperçut, devant l'entrée du Tage, une flotte marchande, comprenant plus de cent voiles, qui faisait route sous la protection de cinq bâtiments de guerre anglais et hollandais. L'un des navires de l'escorte fut coulé et les autres amenèrent leur pavillon ; le convoi ne put être atteint. En 1704, nous retrouvons le chevalier de Saint-Pol en croisière dans la mer du Nord. Le 19 mai, il s'empare d'un bâtiment de guerre et de six bâtiments de commerce, et, le 22 octobre, sa division prit trois bâtiments de guerre et onze navires marchands. Malheureusement, ce vaillant et habile officier trouva la mort dans cette dernière affaire.

Les Anglo-Hollandais, faisant de très grands préparatifs pour soutenir les prétentions de l'archiduc Charles à la couronne d'Espagne, Louis XIV résolut de réunir une flotte assez puissante pour s'opposer aux desseins des alliés. Les ports de Brest et de Toulon reçurent l'ordre de faire des armements, et d'apporter, dans ces opérations, la plus grande activité. Le comte de Toulouse, amiral de France, nommé au commandement de l'armée navale en formation, sortit de Brest, le 6 mai, avec vingt-trois vaisseaux, pour se rendre à Toulon. Lorsque les Anglais, qui se proposaient d'intercepter l'escadre

de Brest, arrivèrent sur les côtes de Bretagne, nos vaisseaux entraient à Cadix. Après un court séjour dans ce port, le comte de Toulouse reprit la mer, et il mouilla, dans le courant du mois de juin, sur la rade de Toulon. L'escadre que l'on préparait dans ce port n'était pas prête : ce fâcheux résultat était-il dû à la négligence des autorités du port, ou fallait-il, ainsi que cela a été dit, l'attribuer au mauvais vouloir du ministre. Si le comte de Toulouse joignait à sa qualité d'amiral de France l'éclat des services, il acquérait une autorité dont le ministre de la marine aurait été probablement le premier à ressentir les effets. C'est ce que ne voulait pas Jérôme de Pontchartrain, qui fut alors accusé d'avoir, dans un but d'intérêt personnel, dirigé, avec une lenteur calculée, les armements du port de Toulon. Quoi qu'il en soit, le retard apporté dans la disponibilité de la flotte eut pour conséquence de permettre aux forces alliées, que nous aurions pu combattre séparément, d'opérer leur jonction. L'armée française appareilla le 22 juillet : elle comprenait cinquante vaisseaux, des frégates et des brûlots. Le comte de Toulouse avait auprès de lui, comme conseiller, Victor-Marie d'Estrées, maréchal de Cœuvres. Le personnel supérieur de la flotte comprenait, en outre, les lieutenants-généraux de Villette Mursay, de Langeron, de Coëtlogon et de Relingue, les chefs d'escadre d'Infreville, de Belle-Isle, Bailli de Lorraine, de Pointis, de Sepville et de la Harteloire. Tous ces officiers généraux étaient des hommes éprouvés : on pouvait en dire autant de la plupart des capitaines qui, servant depuis longues années, avaient assisté à de nombreux combats. Le 22 août, l'armée anglo-hollandaise, que commandait en chef l'amiral Rooke, fut aperçue : elle était forte de cinquante-sept vaisseaux, dix-huit frégates, des galiotes à bombes et des brûlots.

Le 24 août, l'ennemi, qui était au vent, laissa porter sur la flotte française rangée en ligne de bataille. L'action s'engagea vers dix heures du matin et dura jusqu'à la nuit : les alliés tinrent alors le vent et s'éloignèrent. On s'était battu, de part et d'autre, avec une grande vigueur ; deux vaisseaux hollandais, faisant partie de l'avant-garde, avaient été coulés. Dans ces conditions, étant donné que nous luttions avec cinquante vaisseaux contre cinquante-sept, l'ennemi, lui même, devait reconnaître que le succès de la journée nous appartenait. Nous avions fait des pertes très sensibles. Les chefs d'escadre Bailli de Lorraine, de Belle-Isle, et les capitaines de vaisseau Phélypeaux et Châteaurenault étaient au nombre des morts ; le lieutenant-général de Relingue, qui avait eu la jambe emportée par un boulet, succomba le lendemain. Le comte de Toulouse et le capitaine de vaisseau Ducasse avaient été blessés, le premier très légèrement. Dans les Conseils de la flotte française, on se demanda si nous ne devions pas poursuivre l'ennemi et l'attaquer aussitôt qu'une occasion favorable se présenterait, mais ce projet fut abandonné. Le comte de Toulouse dut le regretter, car on apprit, plus tard, qu'un certain nombre de vaisseaux anglais avaient épuisé leurs munitions. Les deux armées, après être restées quarante-huit heures en présence l'une de l'autre, se séparèrent. Les Français touchèrent à Malaga, puis rentrèrent à Toulon ; l'armée anglo-hollandaise franchit le détroit, après avoir jeté des troupes et des approvisionnements dans la forteresse de Gibraltar, dont l'amiral Rooke s'était emparé sans coup férir, le 4 août 1704, pour le compte de l'archiduc Charles. Il y avait à peine cent hommes pour défendre cette importante position.

La journée du 24 août, honorable pour nos armes, ne produisit qu'un très faible résultat. « Cette action,

dit le maréchal de Berwick, dans ses mémoires, ne servit qu'à contenir, cette année, les Catalans dans leur devoir, et à donner de la réputation au comte de Toulouse. » Il ne fut même pas question d'enlever Gibraltar aux Anglais : la seule mesure prise à l'égard de cette place montre combien était irréfléchie la direction donnée à nos forces navales. Le chef d'escadre Pointis reçut l'ordre de bloquer Gibraltar avec treize vaisseaux : or, les Anglais ayant, sur les côtes d'Espagne et dans le Tage, une flotte considérable, on devait regarder comme certain que notre escadre serait attaquée par des forces auxquelles il lui serait difficile de résister. Non seulement ces observations, présentées par le chef d'escadre Pointis, ne furent pas accueillies, mais celui ci n'obtint même pas l'autorisation de croiser en dehors du détroit, position dans laquelle il eût été plus en sûreté. Au mois de mars 1705, huit vaisseaux de l'escadre de blocus, chassés par le mauvais temps, avaient pris le large, et il ne restait, au mouillage, que cinq vaisseaux, au nombre desquels se trouvait le *Magnifique*, que montait Pointis, lorsque le vice-amiral Lake fut aperçu se dirigeant vers la baie avec vingt-trois vaisseaux. Aussitôt que nos vigies eurent signalé l'ennemi, les câbles furent coupés et les cinq vaisseaux prirent chasse sous toutes voiles, mais les Anglais parvinrent à les atteindre. L'*Arrogant*, l'*Ardent* et le *Marquis*, après une défense vigoureuse, amenèrent leur pavillon : le *Magnifique* et le *Lys* furent jetés à la côte et incendiés par leurs équipages.

Après la bataille de Malaga, nous n'avons plus à enregistrer de rencontres entre nos flottes et celles des alliés. En 1705, on fait de grands armements, mais, en présence des forces considérables dont dispose l'ennemi dans l'Océan et la Méditerranée, nos escadres ne prennent pas la mer. L'année suivante, le comte de Toulouse

parut devant Barcelone, avec trente vaisseaux, pour appuyer les opérations des troupes qui assiégeaient cette ville, mais, apprenant que l'amiral Showel était entré dans la Méditerranée avec des forces supérieures, il revint à Toulon, obéissant à ses instructions qui lui défendaient de risquer un combat inégal. Les Anglais, maîtres de la mer, jetèrent des troupes dans Barcelone et s'emparèrent de l'île de Minorque que les Français reprirent, peu après, par un heureux coup de main. En 1706, le sort des armes fut contraire à l'Espagne et à la France. Le maréchal de Villeroi perdit la sanglante bataille de Ramillies, et Philippe V dut quitter Madrid où son compétiteur, l'archiduc Charles, fut proclamé roi. Louis XIV, craignant de plus grands malheurs, fit de pressantes démarches pour arriver à la conclusion d'un traité de paix, mais les alliés ayant posé des conditions inacceptables, la France fit de nouveaux efforts pour continuer la guerre. La célèbre victoire d'Almanza, remportée, le 25 avril 1707, par le maréchal de Berwick, rétablit Philippe V sur le trône d'Espagne, en même temps que Villars et Vendôme battaient l'ennemi sur le Rhin et en Flandre. Les alliés, voulant prendre leur revanche de ces échecs, formèrent le projet de pénétrer dans notre pays par le Dauphiné. La France, ainsi prise à revers, eût été exposée, si le succès couronnait cette entreprise, aux plus grands dangers. Dans un but facile à comprendre, les Anglo-Hollandais insistèrent très vivement pour que l'objectif de cette campagne fut le siège de Toulon, notre grand port sur la Méditerranée. Ce plan fut tenu très secret, et, à Paris, malgré des avertissements venus d'Italie, on se refusait à y croire. Aussitôt que les mouvements de l'ennemi eurent clairement indiqué ses intentions, la population tout entière prêta son concours aux troupes pour réparer les fortifications

qui tombaient en ruines. La marine, que commandait le lieutenant-général de Langeron, plaça des canons et des mortiers dans les forts et éleva des batteries partout où les canons de la flotte pouvaient être utilement employés. Les canonniers et soldats de marine furent appelés à servir les pièces dans les forts et dans les batteries. Deux vaisseaux, fortement protégés par des estacades, prirent en rade une position qui leur permettait de balayer les dehors de la place. On jugea nécessaire de couler les vaisseaux qui étaient dans l'arsenal pour les mettre à l'abri du bombardement.

Le duc de Savoie et le prince Eugène, à la tête de quarante mille hommes, chassèrent les Français de Nice, entrèrent en Provence et vinrent mettre le siège devant Toulon. Une flotte anglaise, forte de cinquante vaisseaux, aux ordres de l'amiral Showel, bloqua le port. Fort heureusement, les ennemis, dans leur marche sur Toulon, ne s'étaient pas hâtés, ce qui nous avait permis, si ce n'est d'achever, au moins d'avancer nos préparatifs. Quand les alliés se présentèrent, à la fin de juillet 1707, la place ne pouvait plus être prise que par un siège régulier. Bientôt le maréchal de Tessé, venant du Dauphiné à marches forcées, entra dans Toulon, et il donna aux opérations de la défense une impulsion vigoureuse. L'amiral Showel qui, dans le siège de Toulon, ne voyait que le moyen de détruire l'arsenal, voulait pénétrer dans la rade, mais les forts de l'entrée l'en empêchaient. Sur sa demande très pressante, deux de ces forts, qui ne pouvaient être facilement défendus, furent enlevés par l'ennemi. Le 21 août, six galiotes, protégées par la flotte anglaise, purent prendre position à l'abri de nos batteries et envoyer des bombes dans l'arsenal. Mais toute espérance d'atteindre le but que se proposait l'amiral anglais ne tarda pas à disparaître, les alliés, désespérant

du succès de leur entreprise, levèrent le siège et se retirèrent dans la nuit du 23 août, ayant perdu environ quinze mille hommes, par notre feu, les maladies et les désertions. Tout danger se trouvait écarté, mais le port avait, au point de vue maritime, subi des pertes qui devaient le mettre, pendant un temps très long, hors d'état de faire de grands armements. Les flottes ennemies étaient donc libres d'agir, à leur gré, dans la Méditerranée, comme elles étaient déjà en mesure de le faire dans l'Océan. Les Anglais soulevèrent la Sardaigne en faveur de l'archiduc, et attaquèrent Minorque en septembre 1708. Une tentative, faite par la France pour secourir l'île, ne fut pas couronnée de succès ; les Anglais s'en rendirent maîtres, et devinrent par conséquent possesseurs de Mahon où leurs flottes pouvaient hiverner.

La marine était livrée à l'abandon. Les officiers ne touchaient pas leurs appointements ; les matelots, les soldats, les ouvriers n'étaient pas payés; ceux qui allaient à la mer, officiers, matelots et soldats ne recevaient qu'une faible part de ce qui leur était dû. Le matériel, existant dans les ports, était employé, mais on ne le remplaçait pas. Le système suivi à la fin de la précédente guerre fut repris ; l'État passa des contrats avec les armateurs, et il prêta des bâtiments sur lesquels les officiers de la marine militaire pouvaient s'embarquer. Le 28 octobre 1706, le capitaine de Forbin, croisant dans la mer du Nord, avec quatre bâtiments, attaqua un convoi escorté par six navires de guerre. Deux de ces navires parvinrent à s'échapper, deux furent coulés et les deux autres tombèrent entre nos mains. Pendant ce rude combat, le convoi avait pu, en forçant de voiles, se mettre hors de notre atteinte. Le 13 mai 1707, Forbin, étant dans la Manche avec sept bâtiments, qui portaient de quarante-huit à soixante

canons, rencontra un convoi naviguant sous l'escorte de trois vaisseaux de soixante-dix canons : un de ces navires s'échappa, mais les deux autres furent enlevés à l'abordage. Des corsaires de Dunkerque, qui accompagnaient la division du capitaine de Forbin, capturèrent vingt-deux navires de commerce. Depuis la reprise des hostilités, Duguay-Trouin avait fait la course avec des navires lui appartenant ou sur des bâtiments prêtés par l'État. Chaque année avait été marquée par des succès qui lui avaient valu, à la fin de 1706, le grade de capitaine de vaisseau. Le 19 septembre 1707, Duguay-Trouin sortit de Brest avec six bâtiments : il était accompagné par Forbin, devenu chef d'escadre, qui avait, sous ses ordres, une division de huit bâtiments, armés également en course. Le 21 octobre, à la hauteur du cap Lézard, un convoi nombreux, escorté par cinq vaisseaux, fut aperçu sous le vent. Après un combat opiniâtre, trois vaisseaux anglais, le *Cumberland*, le *Chester* et le *Ruby* amenèrent leur pavillon ; le *Royal-Oak* parvint à s'enfuir et le *Devonshire* sauta. La plus grande partie du convoi tomba entre nos mains. Le succès remporté par Duguay-Trouin et Forbin joua un rôle important dans les affaires d'Espagne. Le convoi, attaqué et presque détruit, le 21 octobre, allait à Lisbonne avec des troupes nombreuses et un matériel considérable destinés au compétiteur de Philippe V, l'archiduc Charles.

Duguay-Trouin raconte, dans ses mémoires, en parlant du combat engagé entre un de ses vaisseaux, le *Lys*, et le vaisseau anglais le *Cumberland*, un épisode qui ne doit pas être passé sous silence. « Je ne puis m'empêcher, écrit-il, de citer l'action d'un de mes contre-maîtres, qui sauta le premier à bord du *Cumberland*, par-dessus son beaupré rompu, et qui pénétra à son pavillon de poupe, pour le baisser ; il était occupé à en couper la

drisse, quand il vit quatre soldats anglais, qui s'étaient tenus ventre à terre, s'avancer sur lui le sabre haut. Dans ce péril imprévu, il conserva assez de jugement pour jeter à la mer le pavillon anglais, et pour s'y lancer ensuite lui-même; il eut aussi la présence d'esprit de ramasser le pavillon dans l'eau, et de gagner à la nage une chaloupe que le *Cumberland* avait à la remorque; il en coupa le câblot, et, se servant d'une voile qu'il trouva dedans, il arriva vent arrière, et se rendit dans cet équipage à bord de l'*Achille*, qui était resté en travers sous le vent, pour se rétablir du désordre où son abordage l'avait mis. Le pavillon dont je parle ici fut porté dans l'église de Notre-Dame de Paris avec ceux des autres vaisseaux anglais. » Le 6 novembre de la même année, Duguay-Trouin, qui avait repris la mer, aperçut un vaisseau anglais, le *Glocester*, de soixante canons; il l'attaqua et s'en rendit maître, après un combat d'une heure et demie, à la vue des navires de sa division qui forçaient de voiles pour le rejoindre. En 1709, Louis XIV lui accorda, ainsi qu'à son frère, des lettres de noblesse.

II

Le capitaine Duclerc avait tenté une attaque contre la capitale du Brésil, la ville de Rio-de-Janeiro; cette expédition, faite avec des moyens insuffisants, s'était terminée par un échec. Le capitaine Duclerc avait signé une capitulation aux termes de laquelle lui, ses officiers et ses soldats devaient être renvoyés en Europe et échangés. Violant la parole donnée, les Portugais mas-

sacrèrent le capitaine Duclerc et une partie de ses hommes, et ils jetèrent les autres dans des prisons faites pour les pires criminels. Duguay-Trouin, représentant une société d'armateurs, demanda au ministre de la marine l'autorisation de renouveler l'entreprise que le capitaine Duclerc n'avait pu mener à bonne fin. Cette proposition, qui devait avoir pour conséquence de venger nos soldats, lâchement assassinés, et de faire à la couronne de Portugal un mal considérable, fut agréée par le roi. L'État prêta des bâtiments « carénés et en bon état, avec leurs garnitures, rechanges, agrès et apparaux, canons, armes et munitions nécessaires pour une campagne de neuf mois ». Ces navires furent armés, au personnel, dans les mêmes conditions que s'ils avaient été destinés au service de l'État. La Compagnie devait payer la solde et les vivres, pour les officiers mariniers et marins, les vivres seulement pour les soldats, et le traitement de table ainsi que la différence entre la solde à terre et la solde à la mer pour les officiers. Une part sur les bénéfices, s'il y en avait, était attribuée à l'État. Les capitaines et les officiers des bâtiments prêtés à la Compagnie étaient pris dans le corps de la marine, et désignés par le ministre, sur la proposition de Duguay-Trouin. Toutefois, celui-ci pouvait présenter, pour exercer un commandement dans son escadre, trois capitaines de corsaire, d'une valeur reconnue, auxquels l'État s'engageait à donner un grade dans la marine, pour la durée de la campagne. La Cour de Lisbonne, informée de nos projets par le gouvernement anglais, se hâta d'expédier à Rio-de-Janeiro un navire, porteur d'instructions prescrivant aux autorités maritimes et militaires de ne rien négliger pour assurer la défense de la rade et de la ville. Le gouverneur portugais, ayant, à sa disposition, d'une part, un matériel considé-

rable, et, d'autre part, un grand nombre de Noirs, fit établir des retranchements et élever des batteries partout où il supposait que nous pourrions l'attaquer.

Duguay-Trouin partit de la Rochelle, le 9 juin, avec les vaisseaux le *Lys*, le *Magnanime*, l'*Achille*, le *Brillant*, le *Glorieux*, le *Fidèle*, le *Mars*, les frégates l'*Argonaute*, l'*Aigle*, l'*Amazone*, la *Bellone*, l'*Astrée*, la *Concorde*, et les corsaires le *Chancelier* et la *Glorieuse*. Duguay-Trouin montait le *Lys*, de soixante-quatorze, et les autres navires, en suivant l'ordre indiqué plus haut, étaient commandés par les capitaines de Courserac, de Beaune, de Gouyon, de Lajaille, Lamoinerie, Miniac, de Locite Danycan, Dubois de Lamotte, de Lamare Decan, Du Chesnay Lefez, Kerguelen, de Rogon, de Pradel Daniel, Durocher Danycan et de Laperche. Le 12 septembre, au point du jour, l'escadre arriva devant Rio-de-Janeiro. Duguay-Trouin, ne voulant pas laisser à l'ennemi le temps de se reconnaître, résolut immédiatement de forcer la passe. Le capitaine de Courserac, qui connaissait l'entrée, reçut l'ordre de se placer à la tête de l'escadre, et deux vaisseaux furent désignés pour le suivre. Duguay-Trouin prit le quatrième rang, ce qui permettait, ainsi qu'il le dit, « de voir ce qui se passait de la tête à la queue ». Il prescrivit aux autres capitaines « de marcher les uns après les autres, suivant le rang et la force de leurs vaisseaux ». Ces dispositions furent rapidement prises et l'escadre franchit la passe en répondant avec vigueur au feu de l'ennemi. « Le capitaine de Courserac, écrivit Duguay-Trouin, s'est acquis une gloire particulière dans cette action, par la bonne manœuvre qu'il a faite et la fierté avec laquelle il nous a montré le chemin. » Aussitôt que la passe fut forcée, quatre vaisseaux qui, jusque-là, avaient joint leur feu à celui des forts de l'entrée, coupèrent leurs câbles et

allèrent s'échouer sous les batteries de la ville. Après l'action maritime vint l'action militaire. Le 13, des batteries, pouvant battre la ville et les forts qui la défendaient, furent établies sur l'île des Chèvres; des vaisseaux prirent position pour les appuyer et protéger le débarquement. Le lendemain, deux mille cent cinquante soldats et six cents matelots armés furent mis à terre. Nos troupes, après avoir battu l'ennemi, entrèrent dans la ville qu'elles trouvèrent abandonnée; les habitants avaient fui dans les montagnes, emportant ce qu'ils avaient de plus précieux. Trois cent cinquante hommes, appartenant à la mission Duclerc, avaient brisé les portes de leur prison et s'étaient répandus dans la ville qu'ils pillaient. Après les avoir réunis, on les envoya, sous bonne escorte, dans un des forts que nous occupions. Le 23, les ouvrages qui défendaient l'entrée tombèrent en notre pouvoir. Le gouverneur, comme s'il eût été saisi d'une véritable terreur, n'osait pas nous attaquer, quoiqu'il disposât de forces plusieurs fois supérieures aux nôtres. Le commandant de l'expédition était, non seulement un chef militaire, mais aussi le représentant d'une société commerciale dont l'État faisait partie. Il fallait trouver des bénéfices auxquels le ministre de la marine, Jérôme de Pontchartrain, tenait autant que les armateurs eux-mêmes. Or, les plus riches magasins avaient été pillés ou incendiés; d'autre part, on ne pouvait occuper la ville dans laquelle nous avions trouvé très peu de vivres; enfin, la faiblesse numérique du corps expéditionnaire ne nous permettait pas de pénétrer dans l'intérieur. Duguay-Trouin, qui portait le poids d'une lourde responsabilité, fit dire au gouverneur que la ville serait détruite s'il ne se décidait à la racheter par une contribution. Des pourparlers furent engagés, puis interrompus; des mouvements hardis, exécutés par nos

troupes, firent cesser les hésitations du gouverneur qui dépêcha, auprès de Duguay-Trouin, deux personnages, l'un militaire et l'autre civil, pour reprendre les négociations. Il fut convenu que la ville paierait six cent mille cruisades et livrerait cinq cents caisses de sucre. Le 11 novembre, le paiement de la contribution étant effectué, Duguay-Trouin termina ses derniers préparatifs et, le 13, il mit à la voile. Deux bâtiments, une prise et un des navires de l'expédition, la *Concorde*, chargés de marchandises qui ne pouvaient être vendues que dans les mers du sud, firent route pour cette destination.

Nous avions trouvé, à Rio-de-Janeiro, un officier, quatre gardes de la marine et trois cent cinquante hommes, provenant de l'expédition Duclerc ; quelques soldats et les autres officiers avaient été envoyés, par les Portugais, dans la baie de Tous-les-Saints. Duguay-Trouin se proposait de les délivrer et de frapper la ville d'une contribution, mais, arrivé à la hauteur de la baie, après quarante jours d'une traversée très pénible, il se vit dans la nécessité, n'ayant plus que les vivres nécessaires pour aller en France, de continuer sa route. Dans les parages des Açores, l'escadre qui, jusque-là, avait navigué en bon ordre, reçut plusieurs coups de vent d'une extrême violence, à la suite desquels elle se trouva dispersée. Duguay-Trouin mouilla, sur la rade de Brest, le 6 février 1712, avec les vaisseaux le *Lys*, le *Brillant* et les frégates l'*Amazone*, l'*Argonaute*, l'*Astrée* et la *Bellone* ; les autres bâtiments, incommodés par le mauvais temps, avaient été obligés de chercher un port de relâche. Malheureusement deux vaisseaux, l'un de soixante-quatorze et l'autre de soixante, le *Magnanime* et le *Fidèle*, ne reparurent plus. Le premier était commandé par le chevalier de Courserac, signalé par Duguay-Trouin.

pour sa belle conduite, lorsque l'escadre avait pénétré dans la rade de Rio-de-Janeiro. L'entrée de vive force dans cette rade nous avait coûté trois cents hommes hors de combat, et la traversée de retour nous enlevait deux vaisseaux avec leurs équipages et les troupes passagères, soit environ deux mille hommes. Cette expédition, dont le succès militaire était remarquable, fut très fructueuse au point de vue commercial: elle nuisit, en outre, aux opérations des alliés, en privant le Portugal des troupes qu'il avait envoyées au Brésil et des ressources qu'il tirait de ce pays.

Le capitaine de corsaire Cassard avait débuté dans la carrière, en 1686, et, jusqu'au jour de la conclusion du traité de paix de Ryswick, il n'avait cessé de naviguer. Ayant pris part à l'expédition de Carthagène, sous les ordres de Pointis, sa conduite avait été récompensée par le grade de lieutenant de frégate. Lorsque vint la guerre de la succession d'Espagne, Cassard se montra le digne émule des Saint-Pol, des Forbin et des Duguay-Trouin. Croisant dans la Manche et dans l'Atlantique, il capturait des bâtiments de commerce, après avoir enlevé, à l'abordage, les navires de guerre qui les escortaient. Cassard se distingua, d'une manière particulière, dans la Méditerranée, en escortant des convois de grain, impatiemment attendus dans notre pays, menacé de la famine. Attaqué, plusieurs fois, dans l'accomplissement de ce service, par des forces supérieures, il sauva, grâce à son courage et à son habileté, les navires marchands confiés à sa garde, ainsi que les forces militaires placées sous son commandement. En 1712, Cassard, connu alors comme un homme d'une capacité éprouvée, fit, à Toulon, un armement en course, comprenant trois vaisseaux, trois frégates et deux petits bâtiments, avec lesquels il prit la mer, à la fin de mars, faisant route sur l'archipel

du Cap-Vert. Cette division s'empara des forts de la Praya, dans l'île de San-Yago. Le gouverneur portugais, après avoir donné sa parole de payer une rançon, s'étant enfui dans les montagnes avec les habitants, Cassard fit sauter les forts et prit les marchandises que contenaient les magasins de la ville. Se dirigeant alors vers les côtes d'Amérique, il attaqua avec succès et mit à contribution Surinam, Essequebo, Berbice, sur les côtes de la Guyane, Antigue et Montferrat, dans les Antilles, Saint-Eustache et Curaçao, dans le golfe du Mexique. Sa division était devenue la terreur des colonies anglaises, portugaises et hollandaises. Cassard revint en France, livrant, sur sa route, un combat avantageux à des forces supérieures. Cette campagne lui valut le grade de capitaine de vaisseau.

A cette époque malheureuse de notre histoire, la marine militaire n'existait guère que de nom. Les seules combinaisons, faites par le ministre, Jérôme de Pontchartrain, consistaient à tirer quelque argent du matériel contenu dans nos arsenaux. On vendait, à vil prix, les bâtiments qui avaient besoin de réparations, voire même des voiles et des cordages. Non seulement l'État prêtait, contre une redevance, des navires pour faire la course, mais aussi pour porter des marchandises; on créait des charges, pour la plupart inutiles, dans le seul but de les vendre. Les officiers, matelots et soldats, ainsi que les fonctionnaires de l'ordre civil, ne recevant pas leur solde, étaient dans la position la plus pénible. Les ouvriers en état de gagner leur vie, en travaillant chez des particuliers, disparaissaient des arsenaux; il ne restait que les incapables, vivant, puisqu'on ne les payait pas, dans la plus affreuse misère. Le commerce maritime était complètement ruiné. La navigation au long cours avait cessé et l'apparition très fréquente, sur nos côtes, des navires de guerre de l'ennemi et de nombreux cor-

saires, rendait le cabotage, si ce n'est pas impossible, au moins très difficile. La course, qui était devenue une des formes du commerce, allait, chaque jour, se ralentissant, parce qu'elle ne donnait plus que très peu de profit. Sur terre, après des alternatives de succès et de revers, la fortune des armes s'était déclarée pour nos adversaires, et le danger de l'invasion de notre sol par les coalisés se dressait menaçant devant nous. Des circonstances inattendues vinrent atténuer, dans un sens favorable, la crise que nous traversions. Joseph I[er] étant mort, le 17 avril 1711, sans laisser de postérité mâle, l'archiduc Charles, le compétiteur de Philippe V, fut appelé à porter la couronne impériale. Le système d'équilibre, adopté par les Cours alliées, ne permettait pas que ce prince réunît à ses États toute la monarchie espagnole. D'autre part, il se produisit dans la politique intérieure de l'Angleterre, un changement qui modifia la situation des belligérants. Les Wighs, à la tête desquels était le duc de Malborough, tout puissants depuis la révolution, furent remplacés par les Torys.

Le nouveau cabinet se trouva composé d'hommes qui regardaient la paix comme nécessaire; nous n'étions pas, en effet, les seuls à souffrir. Si, à la fin de la guerre, les armateurs français n'osaient faire des armements en course, il n'en avait pas toujours été de même. Outre les Saint-Pol, les Forbin, les Duguay-Trouin, les Ducasse, les Cassard, des corsaires, commandés par des capitaines braves et habiles, avaient tenu longtemps la mer. Les négociants et les armateurs, ruinés par la guerre, ne cessaient de se plaindre. L'Angleterre, ayant pris l'engagement de soudoyer la coalition, faisait face à la plus grande partie des dépenses militaires. La dette publique allait croissant, et il devenait douteux que les Anglais fussent longtemps encore en état de

payer les lourdes charges qui pesaient sur eux. Le gouvernement anglais entama, avec le cabinet de Versailles, des négociations secrètes dans lesquelles furent établies les conditions principales du traité que ces deux puissances se proposaient de conclure. Les troupes britanniques abandonnèrent la grande armée de la coalition dans les premiers jours de juillet 1712. L'importante victoire remportée, un mois après, par Villars à Denain, détermina les alliés à suivre l'exemple de l'Angleterre. L'empereur seul resta les armes à la main.

La ville de Dunkerque, devenue la terreur du commerce anglais, paya cher la gloire qu'elle s'était acquise : une des clauses du traité conclu avec l'Angleterre nous obligeait à combler son port. La France dut céder à cette puissance la baie et le détroit de l'Hudson, l'île Saint-Christophe, l'Acadie et l'île de Terre-Neuve. Nous conservions le droit de construire des cabanes pour sécher le poisson pêché sur une certaine étendue de la côte. L'Espagne abandonna Gibraltar et l'île de Minorque ; elle dut, en outre, subir une condition dans laquelle se révèle l'âpreté du commerce britannique. L'Angleterre exigea que le droit exclusif de porter, pendant trente ans, des nègres aux colonies espagnoles de l'Amérique, lui fût concédé : sans l'acceptation de cette clause par l'Espagne, les hostilités n'eussent pas cessé. La paix fut signée entre la France et l'empereur, le 6 mars 1714.

LIVRE X

La Régence. — Guerre avec l'Espagne. — Mort du cardinal Dubois et du duc d'Orléans. — Le cardinal Fleury. — Expédition dans l'Inde. — Envoi d'une escadre à Tripoli. — Une division navale se rend dans la Baltique. — Guerre entre l'Angleterre et l'Espagne. — Abandon systématique de la marine. — Guerre de la succession d'Autriche. — Combat de la Ciotat. — La France déclare la guerre à l'Angleterre. — Tentative faite par le prince Charles-Édouard pour la restauration des Stuarts. — Prise de Louisbourg. — Expédition du duc d'Enville. — Tentative des Anglais sur Lorient. — Combats des chefs d'escadre Lajonquière et de l'Etenduère. — La Hollande se joint à l'Angleterre.

I

Le parlement, après avoir cassé le testament de Louis XIV, décida que le gouvernement serait confié au duc d'Orléans pendant la minorité du jeune roi. Les prétentions du roi d'Espagne, Philippe V, à la couronne de France, menaçaient le nouvel ordre de choses. Le duc d'Orléans, cherchant un appui contre l'Espagne, résolut de nouer des relations étroites avec l'Angleterre. Georges I[er] redoutait les entreprises de la famille royale dépossédée : une tentative de restauration, faite par Jacques II, venait d'être réprimée avec une extrême sévérité, mais le gouvernement savait que les Jacobites n'attendaient qu'une occasion favorable pour reprendre les armes. Dans ces conditions, un

rapprochement entre la France et l'Angleterre devenait facile. Des négociations, entamées à la Haye, aboutirent à une alliance entre la France, l'Angleterre et la Hollande contre l'Espagne. Ce traité garantissait l'ordre de succession aux couronnes de France et d'Angleterre, tel qu'il avait été établi par les signataires du traité d'Utrecht. Le régent confirmait ainsi, aux yeux de l'Europe, la renonciation de Philippe V au trône de France. Dubois, le négociateur français, n'obtint pas, pour son pays, d'autre avantage. La France interdisait son sol aux Jacobites et elle devait, en outre, obliger le prétendant, qui avait établi sa résidence à Avignon, à passer les Alpes. Enfin, ce qui était plus grave, le régent prenait l'engagement d'abandonner les travaux du canal de Mardick, destiné, dans la pensée de Louis XIV, à remplacer la ville de Jean Bart. Une armée française franchit la frontière espagnole, au mois de mars 1719. Nos troupes brûlèrent les navires qui étaient sur les chantiers au port du Passage; d'autre part, la destruction, par les Anglais, des arsenaux de Cintera, de Santona et de Vigo entraîna, pour l'Espagne, la perte de nombreux bâtiments. Enfin, les Anglais battirent, en lui infligeant de grandes pertes, une escadre qui appuyait les opérations des troupes espagnoles en Sicile. Le 17 février 1720, des préliminaires de paix furent signés entre l'Espagne et les puissances liguées contre elle; la conclusion définitive du traité eut lieu l'année suivante. Il est difficile d'admettre un pareil oubli des règles politiques qui auraient dû diriger la conduite des gouvernements français et espagnols. Cette guerre semblait avoir été faite pour le seul profit de l'Angleterre. L'Espagne, notre alliée naturelle, sortait affaiblie de cette lutte. Depuis longtemps déjà, les Hollandais ne songeaient plus à résister à l'Angleterre; quant à la

marine française, elle allait, chaque jour, disparaissant. L'Angleterre marchait rapidement à la conquête de la suprématie maritime et commerciale.

Lors de la conclusion du dernier traité de paix entre l'Angleterre et l'Espagne, Georges I[er] avait laissé entendre que Gibraltar reviendrait à ses anciens maîtres, s'il réussissait à se mettre d'accord, sur ce point, avec son parlement. Le roi était peut-être de bonne foi, mais il connaissait mal le peuple aux destinées duquel il présidait. Jamais la nation anglaise n'eut permis que la célèbre forteresse fût remise à l'Espagne. Les démarches tentées, dans ce but, par la Cour de Madrid n'aboutirent à aucun résultat, et Philippe V put se convaincre qu'il ne devait conserver, à cet égard, aucun espoir. Il apprit, en outre, que les Anglais se livraient, dans la mer des Antilles, et sur les côtes de l'Amérique du Sud, dans les deux Océans, à de continuelles violences contre la marine marchande de l'Espagne. Notre faiblesse bien connue n'était pas étrangère à la conduite de l'Angleterre, à l'égard d'une puissance qu'il eût été de notre intérêt de soutenir. Quoique la situation parût très menaçante, les difficultés pendantes furent encore une fois aplanies. Les troupes espagnoles, qui avaient déjà mis le siège devant Gibraltar, se retirèrent et l'Angleterre rappela les escadres qu'elle avait envoyées sur les côtes de l'Amérique du Sud. La Cour de Londres désirait la paix, mais le commerce anglais, dont l'avidité ne connaissait pas de bornes, voulait la guerre. Le cardinal Dubois qui, sans avoir le titre de premier ministre, dirigeait toutes les affaires de l'État, mourut en 1723; quelques mois après, le duc d'Orléans le suivait dans la tombe. Pendant la minorité de Louis XV, la marine avait été dirigée par un Conseil, composé de trois officiers généraux et de trois intendants, sous la présidence

du maréchal d'Estrées. Le comte de Toulouse, en sa qualité de grand amiral de France, avait le droit d'assister aux séances du Conseil. Ce système cessa d'être en vigueur, à partir de 1723. Le 17 mars de cette même année, Fleurian, comte de Morville, fut nommé secrétaire au département de la marine; quelques mois après, le 10 août, il était remplacé par Phélypeaux, comte de Maurepas. Sous la régence, la marine avait été abandonnée: le cardinal Fleury n'améliora pas cette situation, et, pendant son long ministère, l'histoire a peu de faits maritimes à enregistrer.

En 1725, la Compagnie des Indes envoya, sur la côte de Malabar, une division comprenant six bâtiments; le capitaine de Pardaillan, sous le commandement duquel cette division était placée, s'empara de Mahé. Le nom de Labourdonnais, qui ne devait pas tarder à devenir célèbre, figure, avec distinction, dans le récit de cette expédition. Né à Saint-Malo, en 1699, Labourdonnais s'était embarqué, à l'âge de dix ans, à bord d'un navire qui partait pour les mers du Sud; quelques années après, il faisait un voyage aux Philippines. Entré, en 1719, au service de la Compagnie des Indes, il était embarqué, en qualité de second capitaine, sur un des navires de la division qui avait opéré sur les côtes du Malabar. Pendant un de ses voyages, un savant jésuite lui avait enseigné les mathématiques, et un ingénieur du roi, qui se rendait à l'Ile-de-France, lui avait donné des leçons sur les fortifications et la tactique militaire; Labourdonnais se trouvait pourvu de l'instruction nécessaire pour rendre des services sur terre et sur mer. En 1728, une escadre se rendit devant Tripoli dont le bey nous donnait de continuels sujets de plainte. Après un bombardement, qui n'amena pas les Tripolitains à nous accorder les satisfactions que

nous réclamions. l'escadre revint à Toulon et fut désarmée.

Stanislas, appelé au trône de Pologne à la mort d'Auguste II, vit son élection attaquée par la Russie et l'Autriche. Le succès de son concurrent, Auguste III, menaçait l'indépendance de la Pologne. La France avait intérêt à soutenir la cause de Stanislas : on ne pouvait, d'autre part, se dissimuler les difficultés de cette entreprise. Il fallait envoyer une armée en Pologne et, dans cette hypothèse, traverser une partie du continent européen, ou transporter cette armée par mer. En France, l'armée et la noblesse réclamaient hautement l'intervention du gouvernement. Le cardinal Fleury, n'osant s'opposer à ce courant d'opinion, déclara la guerre à l'Autriche qui prêtait son appui au concurrent de Stanislas, et, quoiqu'il eût la volonté bien arrêtée de ne pas se mêler des affaires de Pologne, il fit partir, pour Dantzick, où s'était réfugié le nouveau roi, le capitaine de vaisseau Dubois de Lamotte avec une division navale, portant quinze cents hommes. Dubois de Lamotte apprenant, à son arrivée dans la Baltique, que la ville de Dantzick était assiégée par trente mille Russes, conduisit sa division à Copenhague. Notre ambassadeur au Danemark, le comte de Plélo, obéissant à des sentiments chevaleresques, se mit à la tête du faible détachement envoyé de France, et tenta de pénétrer dans la ville de Dantzick en forçant les lignes russes. Il fut tué ainsi que la plus grande partie des hommes qui l'accompagnaient.

Un rapport adressé au roi, en 1730, par le comte de Maurepas, nous apprend que le budget du ministère de la marine ne dépassait pas le chiffre de neuf millions par an. Or, sur cette somme, les galères, regardées depuis longtemps comme inutiles, prenaient un million six cent mille livres. On consacrait un million sept cent

mille livres aux différents services indiqués, ainsi qu'il suit, dans le rapport du ministre, « appointements des officiers majors et des troupes, solde du soldat et vivres pour leur subsistance et habillements, fortifications et dépenses qui y sont nécessaires, y compris l'armement des vaisseaux qui sont destinés tous les ans aux colonies ». Puis venaient des dépenses concernant les pensions et les appointements des officiers de tout grade, la solde des officiers mariniers et du personnel des arsenaux, les hôpitaux, loyers de magasins, etc., etc. On arrivait ainsi au chiffre de six millions et demi, sans avoir prévu d'autre armement que celui des rares navires envoyés, tous les ans, aux colonies, ainsi qu'il a été dit plus haut. Il restait alors une somme d'un peu plus de deux millions, « employée, disait le ministre, à la construction, entretien et radoub des vaisseaux ». Ainsi nous avions des officiers qui ne naviguaient pas : comment exiger de ces officiers, la guerre survenant, des connaissances qu'il ne leur était pas donné d'acquérir. La même observation s'appliquait aux officiers mariniers et aux marins des spécialités. Voilà pour le personnel. Si nous passons au matériel, nous voyons que le nombre des vaisseaux, frégates, corvettes et bricks ne dépassait pas le chiffre de cinquante et un. Or, au même moment, l'Angleterre avait cent soixante-neuf bâtiments de guerre en état de prendre la mer et quarante en construction ou en réparation, ces derniers pouvant être prêts dans un temps très court.

De continuelles difficultés s'élevaient entre les Cours de Madrid et de Londres. Les négociants anglais ne voulaient pas admettre que leur gouvernement ne fît pas disparaître, même par la force, les obstacles pouvant empêcher leurs marchandises de pénétrer sur les marchés étrangers. Lors de la conclusion du traité d'Utrecht,

la Cour de Londres avait stipulé que le commerce anglais aurait le droit, chaque année, d'envoyer à Porto-Bello un navire de cinq cents tonneaux, portant des marchandises d'Europe. Les Anglais expédièrent d'abord un navire dont le tonnage dépassait celui qui était indiqué dans le traité, puis plusieurs navires. Un seul mouillait à Porto-Bello, mais celui-ci, à mesure que la cale se vidait, recevait, par des chaloupes, le chargement des autres bâtiments qui étaient à l'ancre non loin de là. Poussé par l'amour du gain et enhardi, d'autre part, par la faiblesse des autorités espagnoles, le commerce anglais expédia sur les côtes du Mexique et de la Terre-Ferme, des navires qui inondèrent le pays de marchandises. Devant cette violation formelle des traités, l'Espagne finit par s'émouvoir : des bâtiments garde-côtes, chargés de la surveillance du littoral, capturèrent des navires contrebandiers. Dans cette lutte, des violences furent commises, de part et d'autre, contre les personnes. Aussitôt que ce commerce illicite fut gêné, Londres retentit des plaintes des négociants. L'Angleterre, qui avait fait l'acte de navigation, ne voulait pas reconnaître à l'Espagne le droit de fermer ses colonies au commerce étranger. Le ministère britannique, profondément convaincu de l'injustice des réclamations qui lui étaient adressées, s'efforça de calmer les esprits. D'autre part, l'Espagne, animée du désir de conserver la paix, fit des concessions : le traité du Pardo, signé le 10 janvier 1739, ne mit pas fin aux difficultés pendantes. Le commerce anglais ne voulait pas se contenter des avantages accordés par l'Espagne : il voyait des bénéfices qui lui échappaient et aucune autre considération ne pouvait le toucher. Cette cause, quelque mauvaise qu'elle fût, trouva des défenseurs dans le parlement. Des membres de la Chambre Haute et de la Chambre des Communes décla-

rèrent qu'ils cesseraient de siéger si les stipulations du traité du Pardo, qui réglaient les rapports commerciaux entre les deux nations, étaient maintenues. Le premier ministre, Walpole, qui voulait rester au pouvoir, s'inclina. Quoiqu'il ne se fût produit aucun incident depuis la signature du dernier traité de paix, la Cour de Londres déclara la guerre à l'Espagne. Les débuts furent loin d'être favorables à l'Angleterre. Le gouvernement, pour donner une première satisfaction à l'opinion publique, avait décidé que les premières opérations seraient dirigées contre les colonies espagnoles de l'Amérique. L'amiral Anson, qui devait se rendre sur les côtes occidentales de l'Amérique du Sud, perdit presque tous ses bâtiments ; l'amiral Vernon échoua devant Carthagène ; enfin, la marine marchande subit des pertes très sensibles. Les Anglais accusèrent de ces insuccès le ministère qui fut renversé. Le nouveau cabinet, sachant ce que l'on attendait de lui, demanda pour les différents services de la marine des sommes considérables que le Parlement s'empressa de lui accorder.

La marche que suivait l'Angleterre maritime et commerciale depuis la conclusion du traité d'Utrecht, en 1713, montrait l'étendue de la faute que le gouvernement de Louis XV avait commise en négligeant la marine. Il était facile de prévoir que la Cour de Londres ne nous traiterait pas avec plus d'égards que l'Espagne, le jour où les circonstances lui permettraient de nous attaquer avec avantage. L'occasion attendue de l'autre côté du détroit ne devait pas tarder à se présenter. L'empereur Charles VI, dernier prince de la maison d'Autriche, mourut le 20 octobre 1740. L'Europe avait garanti la Pragmatique Sanction qui assurait les droits de l'archiduchesse Marie-Thérèse, mais à peine l'empereur était-il descendu dans la tombe que sa fille se trouvait en

présence de nombreux concurrents. En 1741, l'un d'eux, l'électeur de Bavière, soutenu par l'Espagne et la France, attaqua l'Autriche. L'Angleterre, satisfaite de nous voir engagés dans une guerre continentale, suivait les événements sans se déclarer. Toutefois, sa diplomatie faisait de continuels efforts pour augmenter nos embarras en Europe.

Depuis que l'Angleterre avait déclaré la guerre à l'Espagne, le budget de notre marine recevait un supplément de trois millions. Les constructions neuves et les réparations absorbaient une partie de cette somme, et le reste était consacré aux armements. L'Angleterre, quoiqu'elle fût en guerre avec l'Espagne, se conduisait, à l'égard des neutres, avec l'arrogance qui lui était habituelle ; sa marine inquiétait nos navires marchands, et, sous de vains prétextes, attaquait nos bâtiments de guerre. Une escadre, placée sous le commandement du lieutenant-général d'Antin, se montra dans la mer des Antilles pour protéger notre commerce pendant que les Anglais opéraient, avec des forces considérables, dans le golfe du Mexique, contre les possessions espagnoles. Un détachement de cette escadre, comprenant trois vaisseaux et une frégate, sous le commandement du capitaine de vaisseau de l'Épinay, venait de quitter Saint-Domingue pour se rendre à la Martinique lorsqu'il aperçut, devant lui, six vaisseaux anglais. Le capitaine d'un de ces bâtiments, après avoir inutilement sommé le capitaine de l'Épinay de mettre en travers, lui envoya des boulets. Le navire français, ayant répondu par une bordée, l'engagement devint général : on se battait depuis quelques heures lorsque les Anglais, cessant le feu, se placèrent hors de portée. Au jour, une embarcation conduisit, à bord du vaisseau que montait le capitaine de l'Épinay, un officier chargé de lui présenter les

excuses du chef de la division anglaise. Celui-ci avait cru, disait l'officier, qu'il se trouvait en présence de navires espagnols dissimulant leur nationalité.

Le cardinal Fleury mourut en 1743. Honnête, désintéressé, économe des deniers de l'État, le cardinal sacrifia la dignité et la sûreté de la France à son désir de conserver la paix. Il négligea la marine, non seulement parce qu'il voulait éviter la dépense, mais aussi pour donner satisfaction à l'ombrageuse susceptibilité de l'Angleterre. Après le règne de Louis XIV, la France, épuisée, appauvrie, éprouvait le double besoin de recouvrer ses forces et de refaire ses finances. Une politique pacifique était la conséquence naturelle de cette situation: mais, sous la régence aussi bien que sous le ministère du cardinal Fleury, la mesure fut dépassée, et l'excès de prudence conduisit à l'abaissement du pays. Louis XV déclara qu'il n'aurait plus de principal ministre, mais, incapable de se livrer au travail qui eût été nécessaire pour donner une direction à son gouvernement, il laissa chacun des secrétaires d'État agir en maître dans son département. Le comte de Maurepas, lorsqu'il ne fut plus soumis à l'autorité du cardinal Fleury, se montra plus actif qu'il ne l'avait été jusque-là: mais, en 1743, la guerre était proche et le peu de temps qui nous en séparait n'aurait pas permis, même à un ministre habile, de modifier sensiblement la situation de notre marine. Dans le courant de cette même année 1743 qui vit mourir le cardinal Fleury, deux vaisseaux et une frégate, sous le commandement du capitaine de Caylus, faisaient route pour entrer dans la Méditerranée lorsque, à petite distance du détroit de Gibraltar, trois vaisseaux anglais furent aperçus. Vers onze heures du soir, le capitaine d'un de ces bâtiments hèla un vaisseau français, l'invitant à mettre en panne pour attendre une embarcation

qui allait se mettre à son bord. La réponse du capitaine français ayant été négative, le vaisseau anglais ouvrit le feu : peu après les trois bâtiments français étaient attaqués. L'engagement dura plusieurs heures. Au jour, un officier, venu dans un canot portant pavillon parlementaire, présenta au capitaine de Caylus les excuses de l'officier commandant la division britannique : celui-ci avait pris nos bâtiments pour des navires espagnols. Les choses ne s'étaient pas passées autrement, lors de l'attaque des vaisseaux que commandait le capitaine de l'Épinay. Lorsque les bâtiments de guerre des deux nations venaient à se rencontrer, il était rare qu'il ne se produisît pas des incidents, dans lesquels les droits des neutres étaient complètement méconnus par la marine britannique. Quelquefois, nos officiers irrités prenaient l'initiative et obligeaient les navires de guerre de la Grande-Bretagne à saluer le pavillon français.

II

Douze vaisseaux espagnols, commandés par le chef d'escadre don José Navarro, étaient mouillés sur la rade de Toulon, attendant, depuis plusieurs mois, une occasion favorable pour appareiller. L'Espagne avait, en Italie, des troupes avec lesquelles elle ne pouvait communiquer que par mer. Don Navarro avait reçu l'ordre de leur porter des renforts et des munitions, mais une flotte anglaise, forte de trente vaisseaux, sous le commandement de l'amiral Mathews, croisant près de Toulon, exerçait une surveillance très active sur les mouvements

de l'escadre espagnole. En présence de l'inégalité existant entre les forces qu'il commandait et la flotte anglaise, don Navarro ne jugeait pas prudent de prendre le large : il était d'autant moins disposé à le faire, que ses vaisseaux, au double point de vue du matériel et du personnel, étaient dans l'état le plus fâcheux. Nous avions, sur la rade de Toulon, une escadre à la tête de laquelle était le lieutenant-général Labruyère de Court. Cédant aux instances de l'Espagne, Louis XV décida que don Navarro serait escorté par cette escadre jusqu'à l'entier accomplissement de sa mission. Le lieutenant-général Labruyère de Court et don Navarro appareillèrent le 19 février 1744, le premier ayant quinze vaisseaux sous ses ordres, et le second douze. Don Navarro, déclinant la proposition, faite par l'amiral français, d'entremêler les vaisseaux des deux nations, l'escadre espagnole forma l'arrière-garde. Le 22, la flotte anglaise, forte de vingt-neuf vaisseaux, fut aperçue au vent : elle laissa immédiatement porter sur notre armée, rangée en ligne de bataille. L'avant-garde anglaise prit position à la hauteur de notre première escadre, et le centre, directement placé sous les ordres du commandant en chef, l'amiral Mathews, s'arrêta par le travers de notre arrière-garde, c'est-à-dire des Espagnols. L'action s'engagea vers deux heures. Une heure après, le lieutenant-général de Court, voyant que l'armée anglaise ne remontait pas le long de notre ligne, et craignant que l'escadre espagnole ne fût attaquée à la fois par le centre et l'arrière-garde de l'ennemi, fit à son avant-garde, commandée par le chef d'escadre Gabaret, le signal de virer de bord. Soit que la faiblesse de la brise rendit cette manœuvre impossible ou que le signal n'eût pas été vu, cet ordre ne fut pas exécuté. D'autre part, l'arrière-garde anglaise, commandée par le vice-amiral Lestocq, se maintenait à son

poste, sans raison apparente, quoiqu'elle n'eût pas d'adversaires par son travers. Après quelques heures d'un feu très vif, l'avant-garde anglaise, qui combattait, comme on l'a vu plus haut, notre première escadre, se replia vers le centre de son armée : dans ces conditions, tout l'effort des Anglais pouvait se porter sur l'arrière-garde. L'amiral de Court, lorsqu'il n'eut plus d'ennemis par son travers, vira de bord et il se dirigea, suivi de toute l'escadre, vers le point où l'on combattait : mais la brise était faible et il n'avançait que lentement. L'amiral anglais ne nous attendit pas : il vira de bord, échangea, avec l'arrière-garde, une canonnade vigoureuse et s'éloigna, emmenant un vaisseau espagnol, mais celui-ci, resté en arrière de la flotte anglaise, fut chassé et repris avec l'équipage que l'ennemi avait mis à son bord. Le lendemain, au point du jour, un vaisseau espagnol qui, pendant la nuit, avait commis la faute de gouverner sur les feux des Anglais, se trouvait loin de notre armée. Aussitôt qu'il eut été reconnu, des navires ennemis se mirent à sa poursuite, mais quelques bâtiments français s'étant portés à son secours, les chasseurs se retirèrent. Les Anglais restèrent en vue, toute la journée du 23, sans nous attaquer, quoiqu'ils fussent au vent, puis ils allèrent se réparer à Mahon. L'escadre espagnole, qui avait reçu de graves avaries, n'étant plus en état de remplir sa mission, fit route pour Carthagène, escortée par les Français. La mer se trouvant libre, les troupes espagnoles qui opéraient en Italie purent recevoir des secours. En résumé, dans la journée du 22 février, connue sous le nom de bataille de Toulon ou de la Ciotat, nous avions obtenu un avantage incontestable. L'amiral Mathews s'était retiré devant nous et il ne nous avait pas attaqués, le lendemain, quoiqu'il pût le faire, puisque son armée était au

vent de la nôtre. En allant à Mahon, il laissait l'Espagne libre de rétablir ses communications avec l'Italie, ce que l'envoi de la flotte anglaise, dans la Méditerranée, avait pour but d'empêcher.

Lorsque les événements que nous venons de rapporter furent connus en Angleterre, l'opinion publique manifesta un très vif mécontentement. Le commerce, dans l'intérêt duquel cette guerre était faite, n'entendait pas être frustré dans ses espérances; il exigea qu'on lui sacrifiât le vice-amiral Mathews. Celui-ci, traduit devant un Conseil de guerre, fut condamné, malgré les services qu'il avait rendus à son pays, à perdre son grade. Plusieurs capitaines subirent la même peine. Le vice-amiral Lestocq eut une meilleure fortune; accusé par l'amiral Mathews de ne pas avoir pris part au combat, il comparut devant un Conseil de guerre qui prononça son acquittement. Le Conseil déclara que, la ligne de bataille ayant été signalée, le vice-amiral Lestocq ne pouvait quitter son poste que sur un ordre formel du commandant en chef. Cet arrêt, s'il eût été pris à la lettre, aurait enlevé aux chefs de la marine anglaise tout esprit d'initiative ; on doit croire que les juges, loin de songer à fixer un point de jurisprudence maritime, ne s'étaient préoccupés, en rendant ce verdict, que de la situation des deux armées dans la journée du 22 février. Le vice-amiral Lestocq pouvait, en effet, croire que le commandant en chef le tenait en réserve pour combattre l'avant-garde française, si celle-ci se portait au secours de l'escadre espagnole, d'où il résultait, pour lui, la nécessité de rester au poste qui lui avait été assigné. Si, dans le service militaire, l'obéissance pure et simple constitue la règle générale, il est des circonstances, au contraire, dans lesquelles le devoir de ceux qui exercent le commandement consiste à s'écarter des ordres reçus :

c'est, il faut le reconnaître, la partie difficile de leur rôle, l'opinion exigeant, le plus souvent, que le succès réponde à la décision prise.

Le lieutenant-général de Court avait fait à son avant-garde le signal de virer de bord, mais cet ordre, ainsi que nous l'avons dit, n'avait pas été exécuté au moment où il avait été donné, c'est-à-dire alors qu'il eût été le plus utile; d'autre part, les Espagnols faisaient entendre des plaintes très vives, disant hautement qu'on les avait abandonnés. Don Navarro ne pouvait cependant ignorer que les Anglais ne s'étaient éloignés du champ de bataille qu'à l'approche de l'escadre française venant, sous la conduite de son chef, au secours de l'arrière-garde. Le gouvernement de Louis XV, sans se livrer à un examen approfondi des divers incidents de la journée du 22 février, enleva au lieutenant-général de Court son commandement avec défense de venir à Paris. L'opinion publique n'approuva pas un acte de sévérité par lequel on semblait sacrifier le légitime amour-propre de notre marine pour donner à l'Espagne une satisfaction qui n'était pas méritée. Notre escadre n'avait pas remporté un succès éclatant, mais elle était restée maîtresse du champ de bataille. On aurait pu ne pas employer le lieutenant-général de Court, à cause de son âge, il avait alors quatre-vingts ans, mais le gouvernement devait, s'il voulait lui donner un successeur, agir, à son égard, avec plus de ménagement. Disons immédiatement que l'on eut, à Paris, conscience de l'injustice dont il était victime. En 1750, le lieutenant-général de Court fut fait vice-amiral et grand-croix de Saint-Louis. Comme, depuis un temps asez long, on ne faisait pas de promotion dans la marine, il était difficile, en 1744, de trouver, pour commander nos escadres, des chefs ne comptant pas un grand nombre d'années; il en résultait également que les préten-

dants aux grades élevés étaient loin d'être jeunes. Les capitaines de vaisseau Desherbiers de l'Étenduère et de Lajonquière, dont nous aurons à parler plus loin, nommés chefs d'escadre, le premier, en 1745, et le second, en 1746, avaient, au moment de leur promotion, M. de l'Étanduère soixante-trois ans, et M. de Lajonquière soixante-cinq.

L'escadre espagnole, au début de l'action, était loin de son poste et irrégulièrement formée. Quelques vaisseaux, en tête desquels il faut placer le *Real Felipe*, combattirent vaillamment : d'autres prirent peu de part au combat. Don José de Navarro, blessé légèrement, abandonna la direction de son escadre. Le *Real Felipe* fut, un moment, en grand péril. Un brûlot, très bien manœuvré, était arrivé à petite distance de l'arrière du vaisseau, sans que les bâtiments qui tiraient sur lui eussent réussi à le couler, lorsque plusieurs coups de canon, partis du *Real Felipe*, l'atteignirent. A ce moment, il fit explosion. L'Espagne, moins sévère que la France et l'Angleterre, ne voulut voir, dans le combat du 22, que le résultat. De nombreuses récompenses furent accordées à l'escadre de don Navarro : celui-ci, malgré le rôle modeste qu'il avait joué, reçut le titre de marquis et fut nommé lieutenant-général. L'Espagne put croire que sa marine avait remporté une victoire signalée. Le 15 mars 1744, la France déclarait la guerre à l'Angleterre.

Nous avions, dans la Manche, sous le commandement du lieutenant-général de Roquefeuil, une escadre qui devait escorter des navires portant des troupes de débarquement. Celles-ci étaient appelées à se joindre aux partisans des Stuarts qui attendaient impatiemment leur arrivée pour prendre les armes. Nous avions déclaré la guerre sans être prêts ; les Anglais, instruits de nos

projets, ayant réuni, dans la mer du Nord, des forces considérables, il fallut renoncer à cette expédition. Le prétendant ne pouvait plus compter sur le débarquement d'une armée française; son fils aîné, le prince Charles-Édouard, résolut de faire une tentative avec les faibles moyens que le gouvernement mit à sa disposition. Parti des côtes de Bretagne, au mois de juillet 1745, sur un navire particulier, il débarqua en Écosse. Le prince était accompagné d'un agent du gouvernement français, le président du parlement d'Aix, et de quelques officiers: il emportait de l'argent, des armes et des munitions. Les débuts de la campagne furent heureux: promptement rallié par ses partisans, le prince marcha contre les troupes royales qu'il battit dans plusieurs rencontres. Pendant un moment, on put croire que la cause des Stuarts allait triompher. Avec six mille hommes de troupes réglées et les Écossais, le prince Édouard serait probablement entré à Londres avant le débarquement du duc de Cumberland, impatiemment attendu par le gouvernement anglais. A l'arrivée du duc, venu de Hollande en toute hâte, les choses changèrent de face. Les bandes écossaises, incapables, malgré leur courage indomptable, de lutter contre les vieilles troupes du duc de Cumberland, furent détruites à la bataille de Culloden. Le prince s'enfuit, et ce fut à travers mille périls qu'il parvint à regagner la France. Avec une bonne marine et de l'activité, cette expédition, tentée au moment de la déclaration de guerre, aurait eu les plus grandes chances de succès. Mais, à Paris, les affaires étaient conduites avec autant de négligence que d'indécision: le gouvernement ne savait jamais très bien ce qu'il voulait, et, quand un projet était formé, nous n'étions jamais prêts, en temps opportun, pour l'exécuter.

Les habitants de la Nouvelle-Angleterre avaient les

yeux sans cesse fixés sur nos possessions de l'Amérique septentrionale. En 1745, ils formèrent un corps de volontaires qui, avec l'aide de la division du commodore Waren, débarqua sur les côtes de l'île Royale et s'empara de Louisbourg. Cette ville, par suite de l'imprévoyance du gouvernement français, n'avait pas été mise en état de faire une longue résistance. L'île Royale, formant la partie sud du golfe de Saint-Laurent, constituait la défense avancée du Canada que convoitaient les Anglo-Américains. L'avantage remporté par nos adversaires avait donc une grande importance. Dans le courant de l'année 1746, une expédition, destinée à reprendre Louisbourg, fut réunie à Brest ; elle comprenait dix vaisseaux, plusieurs frégates et quatre-vingts navires portant trois mille cinq cents hommes et du matériel. Cette escadre fut placée sous le commandement du duc d'Enville, lieutenant-général des galères. On ne s'explique pas facilement un pareil choix. L'expédition, partie de Brest, le 22 juin, fut dispersée, à l'atterrage, par un violent coup de vent : trois vaisseaux et plus de la moitié des transports manquèrent au rendez-vous assigné en cas de séparation. Une épidémie, qui se déclara à l'arrivée de l'escadre sur les côtes d'Acadie, sévit avec une telle violence qu'elle réduisit les équipages et les troupes à l'impuissance. Le commandant en chef était au nombre des morts. Le projet d'attaque sur Louisbourg fut abandonné : on songea un moment à prendre Annapolis, mais il fallut également renoncer à cette entreprise. L'expédition revint à Brest, encombrée de malades et ayant épuisé ses vivres.

Les Anglais, sachant qu'ils n'avaient rien à craindre de nous sur mer, cherchaient à employer de la manière la plus profitable les forces considérables dont ils disposaient. Ils résolurent de tenter un coup de main sur la

ville de Lorient, siège de la Compagnie des Indes. Ils pouvaient, si cette entreprise réussissait, lui faire le plus grand mal en détruisant sa flotte, son arsenal et les marchandises enfermées dans les magasins. Le 1er octobre 1746, une escadre forte de seize vaisseaux, sous le commandement de l'amiral Lestock, mouilla au Tallu, dans la baie du Pouldu : elle mit à terre sept mille hommes. Le lieutenant-général Synclair, qui était à leur tête, après avoir chassé devant lui un rassemblement de garde-côtes, sorte de milice formée de paysans mal armés, marcha sur Lorient. Convaincu que cette ville était hors d'état de se défendre, il la somma de se rendre, menaçant, si la garnison tentait de résister, de passer les habitants au fil de l'épée. M. de Villeneuve, major de Port-Louis, qui exerçait le commandement à titre provisoire, ayant répondu qu'il se défendrait jusqu'à la dernière extrémité, les Anglais canonnèrent la ville. Le 7, les assiégeants, auxquels l'artillerie de la place avait déjà fait beaucoup de mal, eurent à repousser une sortie : d'autre part, ils avaient un grand nombre de malades. Surpris de la résistance qu'il rencontrait, et à laquelle il ne s'attendait pas, craignant, d'autre part, d'être coupé de sa base d'opération si le siège se prolongeait, Synclair prit le parti de se retirer. Les habitants de Lorient n'avaient, dans les moyens de défense de la ville, qu'une très faible confiance. Très préoccupés, d'autre part, du sort qui les attendait si la place était prise d'assaut, ils songeaient à capituler lorsqu'on apprit que l'ennemi avait disparu. Le général Synclair gagna, sans être inquiété, la baie du Pouldu et se rembarqua. La flotte britannique fut un moment compromise, mais, le temps s'étant amélioré, elle put appareiller. Les Anglais avaient malheureusement ravagé le pays et brûlé un grand nombre de villages.

Le 10 mai 1747, le chef d'escadre de Lajonquière et le capitaine de vaisseau de Saint-Georges appareillèrent de la rade de l'île d'Aix : le premier se rendait au Canada, avec deux vaisseaux et une frégate, escortant quarante navires de commerce, le second allait dans l'Inde avec deux vaisseaux, une frégate et cinq navires de la Compagnie des Indes. Peu de jours après, une escadre anglaise, croisant dans le golfe, fut aperçue : celle-ci, placée sous le commandement de l'amiral Anson, était forte de quatorze vaisseaux. Le chef d'escadre de Lajonquière fit aux frégates l'*Émeraude* et la *Chimère* le signal d'escorter le convoi qui reçut l'ordre de continuer sa route. Les vents soufflaient du nord bon frais. A l'approche de l'ennemi, les deux divisions françaises prirent le plus près les amures à tribord, formant une ligne de bataille ainsi composée ; le *Diamant*, de cinquante, l'*Invincible*, de soixante-quatorze, le *Sérieux*, de soixante, le *Jason*, de cinquante, et la frégate la *Gloire*. Deux bâtiments de la Compagnie des Indes avaient suivi le convoi : les trois autres furent placés à la queue de la ligne. C'était avec des forces aussi faibles que le chef d'escadre de Lajonquière allait lutter contre quatorze vaisseaux, dont un de quatre-vingt-dix, un de soixante-douze, neuf portant de soixante à soixante-six canons, un de cinquante et un de quarante. L'ennemi, qui avait été aperçu à sept heures du matin, arriva vers quatre heures de l'après-midi à portée de canon. Les vaisseaux anglais prirent poste, les uns à tribord, les autres à bâbord, plaçant ainsi nos bâtiments entre deux feux. Les navires de la Compagnie des Indes, faibles d'échantillon et mal armés, se rendirent peu après le commencement du combat : il en fut de même du *Jason* qui se trouva, dès le début de l'action, entouré par des forces supérieures. Le *Rubis*, capitaine Macary, armé en flûte, combattit avec intré-

pidité, mais ne portant que vingt-six canons, il ne put faire une longue résistance. La *Gloire*, de quarante, se défendit avec la plus grande vigueur : il était sept heures lorsque cette frégate amena ses couleurs. Son capitaine, le chevalier de Saliesse, mortellement atteint, avait eu, dans le lieutenant de vaisseau de la Marinière, un digne successeur. Le *Sérieux*, capitaine Daubigny, portant le pavillon du chef d'escadre de Lajonquière, le *Diamant*, capitaine Hocquart, et l'*Invincible*, que commandait le capitaine de Saint-Georges, chef de la division qui allait dans l'Inde, firent une défense désespérée. Ces trois vaisseaux étaient sur le point de couler lorsqu'ils amenèrent leurs couleurs. Le chef d'escadre de Lajonquière était grièvement blessé.

La réunion, sur une de nos rades, d'un grand nombre de navires marchands, venant de différents ports, demandait beaucoup de temps. Les Anglais, ayant des frégates en observation sur nos côtes, suivaient la marche de ces opérations, se tenant prêts à intercepter le convoi en formation. Enfin nous devons ajouter qu'un convoi ainsi composé n'était pas en position de profiter d'un coup de vent pour gagner le large. La tâche des croisières anglaises était donc facile : nous allons en avoir une nouvelle preuve. Dans les premiers jours du mois d'octobre de cette même année 1747, deux cent cinquante navires marchands, réunis sur la rade de l'île d'Aix, étaient prêts à partir pour la mer des Antilles. Une division, placée sous les ordres du chef d'escadre Desherbiers de l'Étenduère, devait les escorter jusqu'à leur destination : cette division comprenait huit vaisseaux et le vaisseau de soixante-quatre, de la Compagnie des Indes, le *Content*. Le 6, l'escadre et le convoi mirent à la voile. Le 14, on aperçut, dans le sud, plusieurs grands bâtiments : c'était une escadre anglaise, forte de qua-

torze vaisseaux, qui se dirigeait sur nous. Les vents soufflaient de l'est bon frais. L'ordre fut donné au convoi de courir au nord-ouest et au vaisseau, le *Content*, de l'accompagner. Le chef d'escadre de l'Étenduère ayant, autant qu'il était en son pouvoir, assuré la sécurité de son convoi, mit en travers et attendit l'ennemi sous petites voiles. Le combat s'engagea vers onze heures et demie, entre nos huit vaisseaux et les quatorze vaisseaux anglais: une partie de ces derniers passa sous le vent de la ligne française : à quatre heures, le *Neptune*, de soixante-dix, rasé comme un ponton, amena ses couleurs : il était alors commandé par le lieutenant de vaisseau de Kerlerec. Le capitaine de vaisseau de Fromentière, qui commandait le *Neptune*, avait eu la cuisse emportée par un boulet, et, au moment où il était frappé, son second, le lieutenant de vaisseau Longueval d'Harancourt, tombait mortellement atteint. Vers cinq heures, après une héroïque résistance, le *Fougueux*, capitaine du Vignau, le *Trident*, capitaine d'Amblemont, le *Severn*, capitaine du Rouret, le *Monarque*, capitaine de Labédoyère, étaient contraints d'amener leur pavillon. Il y avait huit heures qu'on se battait, lorsque le *Terrible*, capitaine Dugay, se rendit. Le *Fougueux*, le *Trident* et le *Terrible* étaient entièrement démâtés. Deux vaisseaux français, le *Tonnant*, capitaine du Chaffault, portant le pavillon du chef d'escadre de l'Étenduère, et l'*Intrépide*, capitaine de Vaudreuil, combattaient encore. Le *Tonnant*, désemparé, était au milieu des Anglais. Le brave capitaine de Vaudreuil se dirigea sur ce vaisseau, pour lui donner une remorque. Après avoir exécuté brillamment cette manœuvre, sous le feu de l'ennemi, il s'éloigna du champ de bataille en combattant. Les vaisseaux anglais, en état de faire de la voile, suivirent le *Tonnant* et l'*Intrépide*, mais le feu

bien dirigé de nos deux bâtiments les maintint à distance. Le capitaine Saumarez, du *Nottingham*, perdit la vie dans cette dernière attaque. La nuit, qui était venue, favorisa la retraite des deux vaisseaux français : ceux-ci firent une fausse route, et, à quelques jours de là, ils entrèrent à Brest. Le chef d'escadre de l'Étenduère voulut que le *Tonnant* arrivât, sur la rade, à la remorque de l'*Intrépide*, afin de bien montrer ce que son vaisseau devait au capitaine de Vaudreuil. Le chef d'escadre de l'Étenduère avait été atteint deux fois par le feu de l'ennemi, et le capitaine du Chaffault, son capitaine de pavillon, était blessé.

L'heure tardive à laquelle s'était terminé le combat du 14 octobre n'avait pas permis aux Anglais de chasser le convoi. Celui-ci, le lendemain, n'ayant plus d'ennemis en vue, reprit la route qui le conduisait à sa destination. Le chef d'escadre de l'Étenduère et ses capitaines, quoique ne pouvant se bercer de l'espoir de vaincre quatorze vaisseaux avec huit, avaient énergiquement soutenu l'honneur du pavillon. Les combats des 10 mai et 14 octobre 1747 montraient que la marine militaire n'hésitait pas à se sacrifier pour le salut des navires confiés à sa garde. Si les officiers et les équipages avaient fait leur devoir, il est facile de voir que le ministre n'avait pas fait le sien. Celui-ci voulait protéger le commerce : rien n'était plus légitime, mais avant de prendre une décision à cet égard, il fallait savoir si nous en avions la possibilité. La marine anglaise, et le ministre ne pouvait l'ignorer, croisait en force sur nos côtes pour enlever ces mêmes convois que nous voulions sauvegarder. On l'avait bien vu quelques mois auparavant, alors que le chef d'escadre de la Jonquière avait dû combattre, dans le golfe de Gascogne, quatorze vaisseaux avec quatre. Le 14 octobre de la même année, nous avions huit vaisseaux, mais

c'était encore insuffisant pour lutter contre quatorze. En résumé, dans l'espace de quelques mois, les combinaisons ministérielles avaient eu pour résultat de livrer à l'ennemi, sans avoir tenté aucune opération militaire, dix vaisseaux et plusieurs frégates : nous avions perdu, en outre, sept mille hommes, tués, blessés ou prisonniers. Cela ne pouvait pas s'appeler faire la guerre.

Depuis le 17 avril de cette même année 1747, la France comptait un ennemi de plus, la Hollande.

LIVRE XI

Labourdonnais gouverneur général des iles de France et de Bourbon. — Il a le commandement d'une escadre. — Son apparition devant Pondichéry et Mahé. — Rappel des bâtiments placés sous ses ordres. — Labourdonnais forme avec quelques bâtiments, venus de France, une nouvelle escadre. — Il touche à Madagascar. — Un ouragan désempare ses bâtiments. — Engagement avec une division anglaise. — Labourdonnais prend Madras. — Siège mis devant Pondichéry. — Labourdonnais prisonnier en Angleterre. — Il revient en France. — Le gouvernement le fait mettre à la Bastille. — Il est rendu à la liberté. — Sa mort.

I

Labourdonnais, dont nous avons déjà cité le nom, en parlant de l'expédition dirigée contre Mahé, sur la côte de Coromandel, pendant le cours de l'année 1725, avait été nommé, en 1734, gouverneur général des îles de France et de Bourbon. Les rares habitants de ces îles, vivant dans le désordre et la paresse, ne tiraient aucun parti des ressources que présentaient ces magnifiques possessions. Plusieurs fois déjà la Compagnie avait agité la question d'abandonner l'île de France, occupée seulement depuis 1720, et qui ne produisait rien. Sous la direction du nouveau gouverneur général, les choses changèrent de face. Labourdonnais fit régner, dans les deux colonies, l'ordre et la justice ; le commerce et l'agriculture furent encouragés. La culture du café rendit l'île de

Bourbon prospère, et l'île de France devint un point de relâche où on trouvait des vivres, des rafraîchissements et des hôpitaux. En 1738, l'île de France était en mesure, non seulement de réparer, mais de caréner les navires de la Compagnie : des petits bâtiments avaient déjà été construits, et un navire de cinq cents tonneaux était, à cette époque, sur les chantiers. La partie militaire n'avait pas été négligée : des forts et des batteries de côte assuraient la défense des deux îles. Appelé en Europe par des affaires particulières, Labourdonnais se trouvait à Paris en 1741. Persuadé qu'une rupture avec l'Angleterre et la Hollande était inévitable, il forma le projet de réunir, à l'île de France, six vaisseaux, deux frégates et quelques bâtiments légers, avec lesquels il se proposait, aussitôt que la nouvelle de la déclaration de guerre lui parviendrait, de faire la course dans les mers de l'Inde. Il estimait qu'il serait en mesure de ruiner le commerce de la Grande-Bretagne, et même d'attaquer ses possessions, avant l'arrivée de forces suffisantes pour le combattre. Il s'agissait d'une entreprise particulière dont les frais devaient être supportés par Labourdonnais et quelques-uns de ses amis. Labourdonnais, abandonnant le poste de gouverneur des îles de France et de Bourbon, prendrait le commandement de cette escadre. Pour comprendre ce qui précède, il ne faut pas perdre de vue que la tradition des Jean Bart et des Duguay-Trouin était dans toute sa force : d'ailleurs, comment des particuliers auraient-ils engagé des sommes considérables dans une entreprise qui présentait tant de chances défavorables, s'ils n'avaient pas eu l'espérance, non seulement de recouvrer leurs frais, mais encore de toucher un certain bénéfice.

Ne pouvant, sans le consentement du gouvernement, exécuter le projet que lui et ses amis avaient formé,

Labourdonnais remit au ministre de la marine un mémoire qui fut adressé par ce dernier au cardinal Fleury. Le cardinal fit venir Labourdonnais, le traita avec beaucoup de bienveillance et lui dit de se rendre chez le contrôleur général auquel il avait donné ses instructions. Le contrôleur général tint à Labourdonnais ce langage : « Sa Majesté veut armer une escadre pour l'Inde : Elle fournira deux de ses vaisseaux, le *Mars* et le *Griffon*, et la Compagnie en fournira quatre et deux découvertes. Sa Majesté vous choisit pour commander cette escadre. Il faut que vous exécutiez dans l'Inde, pour la Compagnie, le projet que vous aviez formé pour votre compte particulier. Qu'il ne soit point ici question de vos mécontentements. Obéissez et continuez à bien servir. Le roi aura soin de vous et de votre fortune. » Labourdonnais n'envisagea pas sans regrets le succès de ses propositions auprès du cardinal et du ministre : le résultat allait fort au delà de ce qu'il souhaitait. Maintenu, par ordre, dans son poste de gouverneur des îles de France et de Bourbon, il lui était prescrit de garder, à l'égard de la Compagnie des Indes, le secret le plus absolu sur le plan de campagne qui venait d'être arrêté : or, ce plan de campagne, il était chargé de l'exécuter avec une escadre dans laquelle devaient se trouver, en majorité, les bâtiments de cette même Compagnie. Celle-ci, recevant du gouvernement l'invitation d'envoyer des bâtiments à l'île de France, sans même qu'on voulût l'instruire du service auquel ils étaient destinés, l'accuserait d'avoir agi auprès des ministres pour provoquer une décision entraînant un surcroît de dépense qu'elle n'admettrait même pas pour le temps de guerre. En effet, les directeurs de la Compagnie, ne tenant aucun compte des précédents, regardaient comme certain qu'une rupture entre la France et l'Angleterre ne serait suivie,

au delà du cap de Bonne-Espérance, d'aucun acte d'hostilité. La croix de Saint-Louis était la seule distinction par laquelle le gouvernement avait reconnu les importants services du gouverneur des îles de France et de Bourbon : le cardinal, autant pour récompenser Labourdonnais que pour lui faciliter l'accomplissement de la mission éventuelle dont il était chargé, voulut qu'il eût un grade dans la marine royale, et il le fit nommer capitaine de frégate. Non seulement l'État avait accepté le plan qui lui était proposé, mais le contrôleur général avait, lui-même, déterminé les moyens d'action. Il y avait lieu de croire que les choses se passeraient comme elles avaient été réglées : nous allons voir ce qu'il en advint.

Labourdonnais se rendit à Lorient pour surveiller l'armement des bâtiments de la Compagnie, faisant partie de son escadre, et prendre le commandement du *Mars*, de soixante canons. Le 3 avril 1741, Labourdonnais prit la mer avec cinq navires de la Compagnie, l'un de cinquante-six, deux de cinquante, un de vingt-huit et un autre de seize. Déjà une première atteinte, et une atteinte grave, était portée au plan arrêté à Paris : pendant son séjour à Lorient, Labourdonnais avait été avisé qu'il n'aurait pas les deux vaisseaux de la marine de l'État, le *Mars* et le *Griffon*, qui lui avaient été promis. La Compagnie, mécontente de la décision prise par le gouvernement, décision dont elle ne connaissait pas le but, ne s'était pas préoccupée de mettre un personnel capable sur les bâtiments armés à Lorient. Parmi les hommes embarqués comme matelots, on en comptait un grand nombre n'ayant jamais été à la mer : quant à ceux qui figuraient sur les rôles en qualité de soldats ou d'artilleurs, la plupart n'avaient, à aucun degré, l'instruction que réclamait leur emploi. Aussitôt à la

mer. Labourdonnais s'occupa sans relâche de l'instruction des équipages : après être resté vingt jours à Rio-Grande du Sud, sur la côte du Brésil, il arriva, le 14 août, à l'île de France. Apprenant que les garnisons des îles de France et de Bourbon avaient été envoyées à Pondichéry, menacé par les Marattes, il appareilla, le 22 août, et parut, devant cette ville, le 30 septembre. Toutes les difficultés étaient aplanies et Pondichéry ne courait plus aucun danger : il n'en était pas de même du comptoir de Mahé, bloqué, depuis dix-huit mois, par les indigènes. Labourdonnais prit la mer le 22 octobre ; arrivé devant Mahé, il se mit à la tête d'une partie de ses équipages et battit l'ennemi. L'affaire n'était pas sans importance, puisqu'il y eut, de notre côté, cinquante-six tués et cent vingt blessés, et chez nos adversaires, plus de cinq cents hommes hors de combat. Étant parvenu, en février 1742, à conclure un traité de paix avec les gens du pays, il ramena ses bâtiments à l'île de France. Ceux-ci, réparés avec le plus grand soin et pourvus de tout ce qui leur était nécessaire, se tenaient prêts à appareiller. Labourdonnais attendant, chaque jour, la nouvelle d'une rupture entre la France et l'Angleterre, voulait être en mesure d'exécuter, sans perdre un moment, le plan de campagne dont il était l'auteur. Telle était la situation, lorsqu'un bâtiment, qui avait quitté la France au mois de novembre de l'année 1741, apporta des lettres de la Compagnie ordonnant de renvoyer en Europe les bâtiments de l'escadre : il était dit, tant on semblait craindre, à Paris, qu'on imaginât, à l'île de France, quelque prétexte pour les conserver, que ces bâtiments seraient expédiés sur lest, si la colonie n'avait pas de chargement à leur donner. Labourdonnais vit partir, avec une profonde douleur, cette escadre, l'objet de tous ses soins, avec laquelle il se croyait assuré de

porter aux Anglais un coup décisif en les atteignant dans ce qui les touche le plus, leur commerce.

Les instructions relatives au renvoi de l'escadre étaient parties de France en novembre 1741. Le 22 mars 1742, c'est-à-dire quelques mois après, le contrôleur général, dans une nouvelle lettre, manifestait l'espoir que ses ordres n'avaient pas été exécutés. Ainsi, à la fin de l'année 1741, la ligne de conduite qui sera suivie au delà du cap de Bonne-Espérance, en cas de guerre avec l'Angleterre, est arrêtée. Quelques mois s'écoulent et déjà les conditions adoptées subissent une importante modification ; le gouvernement garde les deux vaisseaux qu'il avait pris l'engagement de joindre à l'escadre armée à Lorient. Cette escadre part au mois d'avril et, en novembre, l'ordre formel de la renvoyer en Europe est expédié à l'île de France par le contrôleur général que la Compagnie est parvenue à circonvenir. Par une sorte d'aveuglement, difficile à expliquer, celle-ci ne veut pas admettre que, la guerre survenant, il soit commis, dans les mers de l'Inde, aucun acte d'hostilité. Enfin, dans une dépêche, écrite peu après la lettre qui prescrivait de renvoyer en Europe les bâtiments réunis à l'île de France, le contrôleur général exprime l'espoir que Labourdonnais n'a pas exécuté ses ordres. Comment, avec des affaires ainsi conduites, est-il possible de faire la guerre avec succès ?

Après le départ de son escadre, Labourdonnais, voyant que le jour où la guerre éclaterait, il serait dans l'impossibilité d'agir, n'eut plus qu'une pensée, retourner en Europe. En conséquence, il écrivit à Paris pour demander à être remplacé dans ses fonctions de gouverneur des îles de France et de Bourbon. A la date du 7 mars 1744, c'est-à-dire huit jours avant que la France déclarât la guerre à l'Angleterre, le contrôleur général lui répondit qu'il ne pouvait être question, dans les circonstances

présentes, de son retour en France. Je vous considère, disait le contrôleur général en terminant cette dépêche, « comme un homme non seulement utile, mais même nécessaire ». Le 11 septembre, une frégate apporta des dépêches annonçant que la guerre avait éclaté entre la France et l'Angleterre. Labourdonnais recevait, en même temps, l'ordre de se conduire, à l'égard des Anglais, comme si la paix continuait à subsister; il ne lui était permis de les attaquer que dans le cas où ceux-ci commettraient, les premiers, quelque acte d'hostilité.

Il est difficile d'imaginer sur quels raisonnements la Compagnie basait les instructions qu'elle envoyait dans l'Inde. Pendant son séjour en France, Labourdonnais s'était efforcé de montrer qu'une convention de neutralité, conclue entre les deux Compagnies, ne pouvait avoir d'autre résultat que de sauvegarder le commerce anglais; il n'avait été tenu aucun compte de ses observations. Le gouverneur général de nos possessions dans l'Inde, Dupleix, agissant en conformité des instructions venues de Paris, entama, avec le gouverneur de Madras, des négociations qui aboutirent à la signature d'un traité de neutralité sur terre et sur mer. Les Anglais s'étaient empressés d'accepter nos propositions, mais ils avaient décliné tout engagement en ce qui concernait les bâtiments de guerre de S. M. Britannique, se trouvant dans l'Inde ou pouvant y être envoyés. Là était la difficulté que Labourdonnais avait signalée au ministre et aux directeurs de la Compagnie. Il était évident qu'un traité particulier, conclu entre les deux Compagnies, sans la participation des gouvernements de France et d'Angleterre, était, à l'avance, frappé de nullité : la preuve ne se fit pas attendre. Quelques mois après la rupture entre les Cours de Londres et de Paris, plusieurs navires de guerre partirent d'Angleterre pour se rendre dans l'Inde.

Aussitôt arrivés, ils se mirent à la poursuite des navires de la Compagnie française. Les Anglais ne perdirent pas un bâtiment marchand et presque tous les nôtres furent pris ; c'était le contraire qui aurait eu lieu si le plan, proposé par Labourdonnais et accepté par le gouvernement, avait été exécuté. Labourdonnais appareillant à l'arrivée d'un bâtiment, fin voilier, expédié de France, le 15 mars, date de la déclaration de guerre, était assuré de faire de nombreuses captures. Les navires de guerre partis d'Angleterre, plusieurs mois après la rupture, étaient au nombre de quatre : non seulement ces navires seraient arrivés trop tard pour empêcher notre escadre d'exécuter ce qui avait été décidé à Paris, mais, inférieurs en force à cette même escadre, ils auraient couru, eux aussi, le risque d'être pris. Les administrateurs de la Compagnie ne tardèrent pas à comprendre, par les nouvelles venues de l'Inde, qu'ils avaient commis une faute grave en rappelant l'escadre partie de Lorient au commencement de 1741. Par une lettre du 29 janvier 1745, ils informèrent Labourdonnais que cinq bâtiments partaient pour l'île de France. Labourdonnais était, en vertu d'une décision royale, appelé au commandement de ces bâtiments : il devait d'abord, et ceci lui était particulièrement recommandé, porter de l'argent à Pondichéry, puis faire la course dans l'Inde. Je donne à M. Dupleix, disait le ministre, « les ordres les plus précis de vous seconder en tout ce qui pourra dépendre de lui ». Après avoir exécuté la partie de ses instructions indiquée ci-dessus, Labourdonnais devait ramener ses bâtiments à l'île de France, les charger de marchandises appartenant à la Compagnie et les renvoyer en Europe.

Dupleix, gouverneur général des possessions françaises dans l'Indoustan, était convaincu que le gouvernement

anglais ne respecterait pas la convention de neutralité conclue avec les autorités de Madras. Quoiqu'il eût reçu de la Compagnie l'ordre formel de ne faire aucune dépense pour fortifier Pondichéry, il fit exécuter, à ses frais, les travaux reconnus nécessaires pour que la capitale de nos possessions dans la Péninsule fût en état de soutenir un siège. Ses prévisions ne l'avaient pas trompé. Aussitôt que les navires de guerre anglais furent arrivés, les hostilités commencèrent et le siège fut mis devant Pondichéry. Par son habileté, la connaissance du pays, le prestige attaché à sa personne, Dupleix gagna le nabab du Carnatic à notre cause : celui-ci déclara qu'il marcherait sur Madras si les Anglais ne se retiraient pas. Nos adversaires, dont la situation se trouvait complètement modifiée par l'intervention du nabab, reprirent la route de Madras. Dupleix écrivit à Labourdonnais en manifestant l'espoir que celui-ci « serait en état d'armer quelques vaisseaux de force, pour venir soutenir le commerce de la nation dans ces mers, qui y court, en vérité, de grands risques, faute de secours ». Labourdonnais ne désirait rien tant que de se porter au secours de Pondichéry et du commerce français, mais comment y parvenir. Il armait en guerre quelques navires de la Compagnie pris parmi ceux qui se prêtaient le mieux à ce service, mais cela n'était pas suffisant. On lui avait écrit, il est vrai, que cinq bâtiments arriveraient à la fin du mois d'août, mais l'année s'était écoulée et pas un d'eux n'avait paru.

Ce fut seulement au mois de février 1746, que ces cinq bâtiments se trouvèrent réunis à l'île de France. Depuis deux ans que la guerre était déclarée, ces navires étaient les premiers que la Compagnie envoyait dans l'Inde pour la protection de ses possessions et de son commerce, et encore ces bâtiments, partis de Lo-

rient avec un chargement, devaient-ils être armés en guerre à l'île de France. Labourdonnais déploya la plus grande activité pour effectuer cette transformation; lorsque l'un de ces navires était prêt à prendre la mer, on l'envoyait à Madagascar, où son équipage était nourri avec des vivres achetés dans le pays, ce qui permettait de ménager les approvisionnements de la colonie.

Labourdonnais partit, le 24 mars, de l'île de France, se rendant à Bourbon qu'il quitta le 29 ; de là, il fit route pour Foulepointe, où il arriva le 24 avril. Quelques jours après, chassé par le mauvais temps, il prenait le large avec plusieurs bâtiments qui se trouvaient à ce mouillage. Pendant quarante-huit heures, le vent souffla en tempête. Deux navires furent jetés à la côte : les autres, désemparés, en partie démâtés, regagnèrent péniblement la terre. Labourdonnais, dont le bâtiment avait été sur le point de sombrer, atteignit l'île de Mayotte, où il appela tous les navires qui étaient sur la côte. Le chef de l'escadre se trouvait dans une position extrêmement difficile. Une partie des bâtiments qu'il avait mis, au prix des plus grands efforts, en état de quitter l'île de France, ne pouvaient plus continuer la campagne. Tout manquait, et cependant il fallait trouver des mâts, des vergues, des voiles et des cordages ; enfin, pour exécuter des travaux qui eussent exigé le personnel d'un arsenal, on n'avait que des équipages faibles, fatigués, à la fois insuffisants au point de vue du nombre et de la qualité. Il avait été nécessaire, pour compléter les effectifs, d'embarquer, sur chaque bâtiment, un certain nombre de Noirs. Par des prodiges d'habileté et d'énergie, Labourdonnais pourvut à tout. Il établit des ateliers de voilerie et de cordage : les charpentiers de l'escadre coupèrent, dans les forêts, sur la grande terre, des pièces de bois qui furent amenées à la côte par des

chemins tracés à travers des marécages, avec du bois, des branchages et des roseaux. Le climat, chaud et malsain, venait encore compliquer les difficultés déjà si grandes de ce nouvel armement. Le 1er juin, l'escadre mit à la voile ; elle était composée des bâtiments désignés ci-après : l'*Achille*, de soixante-dix, que montait Labourdonnais, le *Phénix*, de trente-huit, le *Bourbon*, de trente-six, le *Neptune*, le *Saint-Louis*, l'*Insulaire*, le *Lys*, le *Duc d'Orléans* et la *Renommée*, de trente. Ces bâtiments, construits pour porter des marchandises et non pour faire la guerre, ayant un personnel médiocre et une artillerie très faible, ne représentaient pas une force militaire importante. A l'exception de l'*Achille*, aucun de ces navires ne marchait ; enfin, par suite du temps qui s'était écoulé depuis le départ de l'île de France, l'escadre prenait la mer avec peu de vivres. Le 6 juillet, à la vue de la côte de Coromandel, la division anglaise, placée sous les ordres du commodore Peyton, fut aperçue : elle comprenait six bâtiments : le *Medway*, de soixante-quatre, sur lequel le commodore avait son guidon ; le *Preston*, de cinquante-quatre, le *Harwich* et le *Winchester*, de cinquante, le *Favori*, de quarante, et le *Lively*, de vingt-quatre. Tous ces navires, à l'exception du *Favori*, étaient des bâtiments de la marine royale ; le *Favori*, armé en guerre par les Anglais, était un bâtiment de la Compagnie des Indes, qui avait été pris à Achem. Enfin, sur les six bâtiments du commodore Peyton, quatre avaient une artillerie d'un calibre n'existant, dans l'escadre de Labourdonnais, que sur un seul navire, l'*Achille*. Vers quatre heures de l'après-midi, le commodore, qui était au vent, ayant laissé porter sur nos bâtiments, formés en ligne de bataille, l'action s'engagea ; à sept heures, les Anglais tinrent le vent. Le lendemain, au jour, les deux adversaires se trouvaient dans la même

position que la veille. Le commodore Peyton, libre d'attaquer, se maintint, toute la journée, hors de portée de canon. Depuis que les Anglais étaient en vue, nous nous étions facilement rendu compte que leurs bâtiments avaient, sur les nôtres, une grande supériorité de marche : il était donc difficile de les joindre s'ils ne le voulaient pas. Quoique désirant très vivement avoir, avec l'ennemi, un nouvel engagement, Labourdonnais ne pouvait perdre de vue ses instructions ; or, d'après celles-ci, la remise, à Pondichéry, des fonds embarqués sur son escadre, constituait la partie la plus importante de sa mission. Enfin, il craignait de tomber sous le vent de Pondichéry, ce qui l'eût mis dans une position d'autant plus fâcheuse que la plupart de ses bâtiments étaient à la fin de leurs vivres. Ces diverses considérations le déterminèrent à continuer sa route et, le 9 juillet, il arriva à sa destination.

Les instructions adressées à Labourdonnais, comportaient trois points principaux, savoir : débarquer à Pondichéry les fonds de la Compagnie, courir sur le commerce ennemi, rentrer à l'île de France, puis expédier en Europe les navires de son escadre chargés de marchandises. De ces trois obligations, la première se trouvait remplie, mais la seconde ne pouvait plus l'être, la saison favorable, pour courir sur le commerce ennemi, était passée : c'était la conséquence du retard apporté par la Compagnie dans l'envoi des bâtiments destinés à former l'escadre de l'Inde. Il restait donc à remplir la troisième partie de la mission : fallait-il l'exécuter immédiatement, c'est-à-dire reprendre la route de l'île de France. Il était difficile d'admettre qu'un armement aussi considérable retournât en Europe, n'ayant rien fait, si ce n'est de porter de l'argent à Pondichéry. Labourdonnais revint à un

projet qu'il avait formé, en 1741, alors que l'on croyait la guerre sur le point d'éclater : il s'agissait d'attaquer Madras. Ce projet, Labourdonnais l'examina avec Dupleix, dont le concours était indispensable, et tous deux reconnurent qu'on ne pouvait rien tenter aussi longtemps que les forces du commodore Peyton resteraient intactes. Nous devions donc chercher l'escadre anglaise, la battre, ou, si ce résultat ne pouvait être obtenu, lui faire des avaries assez graves pour l'obliger à quitter la côte de Coromandel. Par suite de l'infériorité de notre marche, nos bâtiments avaient peu de chance d'approcher l'ennemi d'assez près pour l'aborder : c'était donc sur le canon seul qu'il fallait compter pour vaincre les Anglais. Or, le combat du 6 juillet, quoiqu'il nous eût été favorable, avait montré l'insuffisance de notre artillerie. Enfin, un de nos navires, qui faisait beaucoup d'eau, était parti pour un de nos comptoirs du Bengale, où il devait être réparé. Quarante-quatre pièces de dix-huit et quatorze de douze, empruntées à l'arsenal de Pondichéry, furent réparties sur les divers bâtiments de l'escadre. Cette opération était à peine terminée qu'on apprit la présence, sur la côte, de plusieurs bâtiments de guerre anglais. Labourdonnais appareilla immédiatement : quelques jours après, apercevant l'ennemi près de Negapatam, il se couvrit de voiles pour le joindre, mais il ne put y parvenir. Le lendemain, les Anglais furent signalés, au vent, à grande distance : le jour suivant, on ne les vit plus. La supériorité de leur marche les mettait à l'abri de toute poursuite. Il était, d'ailleurs, difficile que Labourdonnais s'éloignât de la côte de Coromandel : ses équipages avaient été renforcés par des troupes appartenant à la garnison de Pondichéry, et il avait, sur ses navires, une partie des

canons nécessaires à la défense de la ville. Labourdonnais fit route sur Pondichéry où il mouilla le 25 août.

II

Nous nous étions proposé de détruire les forces navales de l'Angleterre, puis, ce résultat obtenu, de mettre à profit la supériorité momentanée qui en eut été la conséquence pour attaquer Madras. Le but de la sortie n'étant pas atteint, nous nous retrouvions dans la même situation que le jour où l'escadre avait quitté Pondichéry pour se mettre à la recherche des Anglais : or, à ce moment, on reconnaissait que l'attaque de Madras n'était pas possible. Fallait-il alors retourner à l'île de France, c'est-à-dire exécuter la troisième partie des instructions, ou devait-on, pour donner un but à l'armement, faire le siège de Madras, avec tous les risques que comportait cette opération. Labourdonnais hésitait sur le parti à prendre. Sachant que l'ennemi attendait, chaque jour, des renforts, il craignait que son escadre, surprise par des forces supérieures, ne fût détruite, alors que, descendu à terre avec une partie de ses équipages, il dirigerait le siège de Madras. Dans cette hypothèse, quelle grave responsabilité il encourrait envers l'État et la Compagnie; enfin, les navires, dont il avait le commandement, pouvaient seuls assurer son retour dans son gouvernement avec les troupes qu'il avait empruntées aux garnisons des îles de France et de Bourbon. Labourdonnais crut sage de prendre l'avis du Conseil supérieur; la responsabilité

qui pesait sur lui devait, dans son esprit, être partagée par ceux que l'attaque de Madras intéressait particulièrement. Il écrivit dans ce sens au gouverneur général. Le Conseil supérieur, dans sa réponse, déclina toute responsabilité en ce qui concernait les opérations de l'escadre. Vingt-quatre heures après, ce même Conseil chargeait deux de ses membres de sommer Labourdonnais d'attaquer cette place. Le Conseil supérieur de Pondichéry attachait la plus grande importance à la prise de Madras, mais il se refusait à le déclarer officiellement. Labourdonnais, ne trouvant pas l'aide morale qui aurait facilité sa tâche, prit le parti d'attaquer Madras, assumant seul la responsabilité de cette décision. Les pourparlers et les échanges de lettres entre Labourdonnais et les autorités de Pondichéry, amenèrent une perte de temps qui eut, ainsi que nous le verrons plus loin, les plus graves conséquences.

L'escadre, après avoir embarqué un renfort de troupes, appartenant à la garnison de Pondichéry, vint mouiller devant Madras. Le 15 septembre, Labourdonnais débarqua avec onze cents Européens, quatre cents cipayes et quatre cents Africains : redoutant la venue d'une escadre anglaise, il poussa le siège avec une grande vigueur. Le 21 septembre, Madras se rendait. La ville prise, il fallait immédiatement fixer son sort. Trois partis se présentaient : faire de Madras une colonie française, raser cette place, ou la rendre aux habitants, en leur imposant une rançon. Labourdonnais, convaincu que la remise de Madras aux Anglais, serait un des articles du traité lorsque viendrait le moment de conclure la paix, adoptait la dernière solution. Garder Madras, écrivait-il à Dupleix, « est une chimère à laquelle on ne doit pas penser ». Quelques lettres furent échangées à ce sujet entre Dupleix et Labourdonnais, ce dernier

maintenant son opinion, tandis que le premier demandait que Madras devînt une possession française. Le nabab du Carnatic, ainsi que nous l'avons vu plus haut, avait fait, au début de la guerre, lever le siège de Pondichéry; il venait, en outre, de résister aux sollicitations des autorités de Madras qui lui demandaient de s'opposer à la marche de nos troupes sur cette ville. Le nabab s'était donc montré, dans ces deux circonstances, le fidèle ami de la France, ou plutôt du gouverneur général de nos possessions dans l'Inde. Néanmoins, il comprenait fort bien que deux nations comme la France et la Grande-Bretagne, se disputant la prépondérance sur la côte de Coromandel, il était impolitique de favoriser l'une d'elles aux dépens de l'autre: leur rivalité constituant, pour ses intérêts, la meilleure sauvegarde, il ne cachait pas qu'il verrait avec déplaisir Madras devenir une possession française. Si l'Angleterre était affaiblie, il désirait que ce fût à son profit. Invoquant les services qu'il nous avait rendus, il demandait que la ville de Madras, dans le cas où elle tomberait entre nos mains, lui fût remise. Or, Dupleix avait l'intention très arrêtée de la garder. Croyait-il amener Labourdonnais à la lui livrer, ou pensait-il que, dans le cas contraire, il saurait diriger les événements au gré de ses désirs: quoi qu'il en soit, aussitôt après avoir reçu la nouvelle de la prise de Madras, il informa le nabab que cette ville lui serait remise. En agissant ainsi, il gagnait du temps: si, après avoir négocié avec le nabab, il était impossible de se soustraire à l'obligation de lui livrer la place, il comptait ne la lui donner que démantelée. Telle était la situation, lorsque Dupleix apprit que Labourdonnais avait signé, le 27 septembre, une convention en vertu de laquelle les Anglais, en payant une rançon dont la quotité était fixée, resteraient en possession de Madras.

Le gouverneur général de nos possessions dans l'Inde se trouvait en présence de difficultés que, d'ailleurs, il avait dû prévoir : rendre Madras aux Anglais, c'était manquer à la promesse qu'il venait de faire au nabab. Appuyé par le Conseil supérieur de Pondichéry, il ne voulut pas admettre que Labourdonnais pût, sans sa participation, disposer de sa conquête. En conséquence, il l'informa officiellement qu'il considérait la convention passée avec les habitants de Madras, pour le rachat de la ville, comme nulle et non avenue. Le conflit s'aggrava : Labourdonnais, menacé d'être arrêté par ordre de Dupleix, fit mettre en prison les agents du Conseil supérieur envoyés en mission auprès de lui. Nous perdions un temps précieux. Le mois d'octobre, époque à laquelle commencent les tempêtes sur la côte de Coromandel, était arrivé. Dans la nuit du 13 au 14, après une journée très belle, un ouragan se déclara. Huit navires prirent le large ; quatre disparurent. Sur les quatre autres, deux étaient hors d'état de naviguer : douze cents hommes avaient péri. Fort heureusement, trois navires de la Compagnie, le *Centaure*, de soixante-quatorze, le *Mars*, de cinquante-six, et le *Brillant*, de cinquante, venant de France, arrivaient à ce moment à Pondichéry.

Après avoir fait d'inutiles efforts pour amener Dupleix à ses vues, Labourdonnais, obligé de s'éloigner, adressa la capitulation, telle qu'il l'avait acceptée, au gouverneur général. Le 23 octobre, Labourdonnais, en présence des troupes sous les armes, faisait reconnaître, comme commandant de la place de Madras, un des envoyés du Conseil supérieur de Pondichéry, lorsque le vent se leva, augmentant très rapidement de force. Les navires mouillés sur la rade, craignant une nouvelle tempête, mirent sous voiles. Labourdonnais laissa s'accomplir toutes les formalités qui devaient accompagner la remise

du commandement, puis, se jetant dans une chaloupe, il parvint, au péril de sa vie, à rejoindre ses bâtiments. Après être resté deux jours à Pondichéry, il prit la mer, emmenant tous les navires qui se trouvaient sur la rade ; ceux qui étaient en bon état allèrent à Achem, pour rester à la disposition de Dupleix. Labourdonnais, prenant avec lui les navires avariés, fit route pour l'île de France, qu'il atteignit avec beaucoup de difficulté. La ville de Madras, tombée entre nos mains le 21 septembre, avait été remise, le 23 octobre, à Dupleix qui avait l'intention d'en faire une possession française. Le nabab, attendant avec impatience que l'engagement pris envers lui fut tenu, accusait les autorités de Pondichéry de mauvaise foi. Dans un moment d'irritation, il donna l'ordre à ses troupes de nous attaquer. L'armée du nabab fut battue : cet événement modifia la situation. Le nabab, auquel il ne pouvait plus être question de rendre Madras, se rangea du côté des Anglais. Dupleix, qui se proposait de prendre le fort Saint-David, situé à douze milles environ dans le sud de Pondichéry, dut renoncer à ce projet.

Dupleix, génie audacieux, politique profond, rêvait, pour la France, l'empire de l'Inde. Tout entier à son œuvre, il n'avait d'autre pensée que l'extension de la puissance française et la ruine de nos adversaires. Il oubliait que le gouvernement de Louis XV ne le suivrait pas dans cette voie. L'expansion coloniale n'a de chances de succès qu'à la condition de marcher parallèlement au développement des forces navales : or, nous n'avions pas de marine, et nous ne faisions rien pour en posséder une nous permettant, sinon de lutter avec les Anglais, au moins de jouer, sur mer, un rôle honorable. Labourdonnais, marin fameux, instruit dans l'art militaire, capable de diriger des troupes, administrateur de

premier ordre, jouissait, dans les mers de l'Inde, de la plus haute réputation. Convaincu que Madras ne nous resterait pas, il avait traité du rachat de la ville, estimant qu'il n'existait pas d'autre moyen de tirer parti de sa conquête. Il semble qu'il eût été sage, de la part de Dupleix, d'accepter la capitulation, sans en prendre la responsabilité, s'il ne l'approuvait pas, et de s'entendre avec Labourdonnais pour l'exécuter dans les conditions servant le mieux les intérêts de l'État et de la Compagnie. Si, à l'arrivée de l'escadre, au mois de juillet, Dupleix et Labourdonnais s'étaient mis d'accord sur les opérations que l'armée et la marine, agissant ensemble, pouvaient entreprendre, nos affaires auraient pris une meilleure tournure. Le siège de Madras, si l'on se décidait à l'entreprendre, avait lieu plutôt : nous évitions ainsi la perte de douze cents hommes et de quatre bâtiments. En rendant la ville aux Anglais, nous enlevions au nabab tout prétexte pour intervenir. Dupleix avait l'appui de la flotte pour prendre le fort Saint-David et Gondelour. Enfin, Labourdonnais, alors maître de la mer, pouvait se rendre dans l'Hoogly, où la situation des Anglais se trouvait, à ce moment, très compromise.

Labourdonnais apprit, en arrivant à l'île de France, qu'il était remplacé comme gouverneur général : toutefois, il conservait le commandement des bâtiments de la Compagnie. Il prit la mer, en cette qualité, et se rendit à la Martinique avec plusieurs navires portant des marchandises. Les instructions venues de Paris disaient que les navires de la Compagnie devaient attendre, dans cette colonie, l'arrivée de bâtiments de guerre, sous l'escorte desquels il leur était prescrit d'effectuer leur retour en Europe. Labourdonnais, dont la présence n'avait plus le même caractère de nécessité, obtint du gouverneur l'autorisation de revenir en France.

en profitant de la première occasion favorable : il passa dans l'île de Saint-Eustache où il s'embarqua sur un navire hollandais. Ce navire ayant fait, à la mer, de graves avaries, relâcha dans un port anglais. Reconnu, Labourdonnais fut arrêté et considéré comme prisonnier de guerre. Apprenant que sa conduite, dans l'Inde, était très vivement attaquée, il sollicita du gouvernement anglais l'autorisation, qui lui fut accordée, de venir en France. Il se mit, aussitôt arrivé à Paris, à la disposition du contrôleur général des finances et de la Compagnie.

Pendant le cours de cette guerre, la France, malheureuse sur mer, remportait, avec ses armées, d'éclatants succès. En 1744, nous chassions les Autrichiens de l'Alsace et prenions Fribourg. Le maréchal de Saxe, après s'être emparé de Menin, Ypres et Furne, battait, le 11 mai 1745, à Fontenoy, l'armée des alliés, composée d'Autrichiens, de Hollandais et d'Anglais ; nous gagnions, en 1746, la bataille de Rocoux et, l'année suivante, nous remportions, à Lawfeld, une brillante victoire, suivie de la prise, non moins mémorable, de Berg op Zoom, par le comte de Lowendahl. Le 7 mai 1748, Maestricht tombait entre nos mains. Unis aux Espagnols, nous avions fait, pendant les années 1745 et 1746, de rapides conquêtes en Italie. Philippe VI ayant rappelé ses troupes, les nôtres furent obligées de revenir en Provence, mais, peu après, nous reprenions Nice, Villefranche, Vintimille, et les Autrichiens étaient chassés de Gênes. Les finances, au début de la guerre, étaient dans le plus grand désordre ; le mal n'avait fait que s'accroître et nos ressources, en 1747, étaient presque complètement épuisées. Le contrôleur général, qui faisait entendre des plaintes incessantes sur les difficultés de sa situation, ne savait plus où trouver de l'argent. La guerre nous

enlevait un très grand nombre d'hommes, et les intendants signalaient l'impossibilité dans laquelle ils étaient de lever des soldats; l'industrie, l'agriculture manquaient de bras. Dans une grande partie de la France, et surtout dans le midi, on était menacé de la disette. Les Anglais bloquaient nos ports; notre marine détruite ne pouvait ni protéger notre commerce, ni secourir nos colonies, exposées désormais à tomber entre les mains de l'ennemi. La paix devenait nécessaire; elle était également désirée par les nations engagées dans la guerre, à l'exception de l'Angleterre. Cette puissance, qui ne courait d'autre risque que de perdre son argent, savait très bien que la ruine de notre commerce compenserait, pour elle, et au delà, les dépenses que la continuation de la guerre pourrait exiger. Néanmoins, voyant les dispositions de ses alliés et redoutant, d'autre part, les dangers que la guerre, en se prolongeant, ferait courir à la république des Provinces-Unies, elle prit le parti de traiter. Les plénipotentiaires signèrent, le 30 avril 1748, les préliminaires de paix entre la France et l'Angleterre. Le traité de paix définitif entre la France, l'Angleterre, l'empereur et l'impératrice-reine, l'Espagne, la Sardaigne, les Provinces-Unies, le duc de Modène et la république de Gênes fut conclu le 18 octobre 1748, à Aix-la-Chapelle.

Le 30 août 1748, une escadre, commandée par l'amiral Boscawen, parut devant Pondichéry; elle débarqua des troupes qui mirent le siège devant la ville. Quarante jours s'écoulèrent, sans que les Anglais fissent aucun progrès; d'autre part, la mauvaise saison approchait. L'amiral Boscawen rembarqua les troupes et s'éloigna. Au moment où se passaient ces derniers événements, les hostilités, ainsi qu'il a été dit plus haut, avaient cessé entre la France et l'Angleterre, Dupleix put voir que

Labourdonnais ne s'était pas trompé; une des clauses du traité d'Aix-la-Chapelle nous obligeait à remettre la ville de Madras aux Anglais. La France avait fait la guerre pour morceler l'héritage de Marie-Thérèse, et une des clauses du traité la mettait dans l'obligation de garantir la pragmatique de Charles VI. On se rendait, de part et d'autre, les conquêtes faites, tant en Europe que dans les Indes orientales et occidentales et en Amérique. La clause humiliante du traité d'Utrecht, prescrivant la démolition du port de Dunkerque, était maintenue; toutefois, il nous était permis de conserver les fortifications construites du côté de la terre. Le traité d'Aix-la-Chapelle renouvelait la garantie de la succession britannique en faveur de la maison d'Hanovre. Nous abandonnions le prince Édouard, fils du prétendant, que nous avions jeté dans les aventures; le roi prenait l'engagement de l'expulser de ses États. La paix était nécessaire, mais le cabinet de Versailles mit trop de hâte à la conclure. La prise de Maestricht, arrivée le 7 mai 1748, pouvait amener la perte de la Hollande, et l'Angleterre eut fait, pour sauver son alliée, d'importantes concessions. Le maréchal de Saxe terminait, en ces termes, une lettre dans laquelle il appréciait le traité d'Aix-la-Chapelle. « La France, disait le maréchal, en rendant ses conquêtes, s'est fait la guerre à elle-même. Ses ennemis ont conservé leur même degré de puissance, elle seule s'est affaiblie. Elle a un million de sujets de moins, et n'a presque plus de finances. »

La marine des vaisseaux, comme on disait à cette époque, avait pris sur la marine des galères un tel ascendant que cette dernière n'existait plus guère que de nom. La marine des galères n'était pas seulement inutile, ce qui était reconnu depuis longtemps, elle coûtait fort cher, question importante à un moment où

nous avions les plus graves embarras financiers. Un édit, paru en 1748, en prononça la suppression : le personnel passa au service de la marine.

La campagne de l'Inde, glorieuse pour nos armes, n'avait pas eu, au point de vue financier, de résultats favorables pour la Compagnie ; celle-ci ne l'oubliait pas, et la conduite du vainqueur de Madras était, de sa part, l'objet d'accusations passionnées. L'escadre de l'Inde, ayant fait une opération de guerre qui n'avait apporté aucun profit, celui qui la commandait devait expier une faute que rien, aux yeux des directeurs, ne pouvait excuser. C'est ainsi que les choses se passent en Angleterre, où le commerce se montre impitoyable envers les marins et les militaires lorsque ceux-ci, malgré leurs efforts, ne parviennent pas à sauvegarder ses intérêts. De ce côté du détroit, l'opinion se serait révoltée à la pensée que la Compagnie des Indes pût exercer une action décisive sur le sort d'un homme qui avait honoré le nom français. Cette Compagnie aurait donc inutilement poursuivi Labourdonnais si elle n'avait pas trouvé un complice dans le gouvernement. Ce n'était un secret pour personne, après quatre années de guerre, que le ministère avait montré, dans la conduite des affaires de l'Inde, une extrême incapacité. En déclarant bien haut que Labourdonnais était coupable, les ministres faisaient peser sur lui le poids des fautes qu'ils avaient commises. Les ministres et les directeurs se trouvèrent donc d'accord pour le frapper, les premiers voulant, en traitant le chef militaire avec sévérité, tromper le public sur leurs propres actes, et les seconds satisfaire leur haine contre l'homme qui, par suite de circonstances indépendantes de sa volonté, ne les avait pas enrichis. La prospérité des îles de France et de Bourbon, qui était l'œuvre de Labourdonnais, le

plan de campagne dans l'Inde qu'il avait présenté et dont l'inexécution aurait amené dans un pays bien gouverné la condamnation du ministère, l'armement de son escadre à l'île de France, l'effort prodigieux qu'il avait fait à Madagascar, l'avantage obtenu sur le commodore Peyton, la prise de Madras, tout fut oublié, et le ministère eut le triste courage d'envoyer à la Bastille l'homme qui avait rendu de tels services à son pays. Après être resté deux ans au secret, on reconnut qu'aucun reproche ne pouvait lui être adressé, et il fut mis en liberté. Miné par le chagrin, la santé affaiblie par cette longue détention, si peu en rapport avec l'existence active qu'il avait toujours menée, il mourut en 1753, se répandant jusqu'à ses derniers moments, en plaintes amères contre Dupleix, et préparant peut-être l'opinion à accueillir les accusations qui, peu d'années après, devaient être portées contre le gouverneur général de nos possessions dans l'Inde. Telle fut la fin de Labourdonnais qui, sous un Colbert, serait mort entouré d'honneurs, après avoir rendu à l'État les services que comportait sa triple qualité de marin, de militaire et d'administrateur.

LIVRE XII

Le traité d'Aix-la-Chapelle contient le germe d'une nouvelle guerre entre la France et l'Angleterre. — Conduite déloyale de la Cour de Londres. — Prise, en pleine paix, des vaisseaux l'*Alcide*, le *Lys* et l'*Espérance*, et de trois cents bâtiments marchands. — Préparatifs faits par l'Angleterre en vue de la guerre avec la France. — Imprévoyance de notre gouvernement. — L'amiral Byng, après un engagement avec l'escadre de l'amiral La Galissonnière, se retire à Gibraltar. — Traduit devant un Conseil de guerre, il est condamné à mort et exécuté. — Échecs subis par les Anglais dans l'Amérique septentrionale.

I

Si la guerre de la succession d'Autriche nous avait fait beaucoup de mal, elle n'avait apporté à l'Angleterre aucun avantage réel, incontestable, puisqu'il n'en était résulté, pour cette puissance, aucune augmentation de territoire. Les pertes subies par les armateurs dont les bâtiments avaient été capturés, et les dépenses considérables que plusieurs années de guerre avaient entraînées, restaient sans compensation. Les Anglais, dont l'esprit commercial se montre en toutes choses, considèrent la guerre comme une opération qui doit, si elle est bien conduite, donner des bénéfices. Il semblait donc inadmissible à ce peuple calculateur que l'Angleterre n'eut retiré aucun avantage des succès qu'elle avait obtenus sur mer. Devant la nullité des résultats, l'opinion publique accusait les ministres d'incapacité, voire même de

trahison. La paix était à peine conclue que des signes non équivoques d'un profond mécontentement se manifestèrent. Les membres de l'opposition, exploitant cette situation, déclarèrent que les intérêts et l'honneur de l'Angleterre avaient été sacrifiés à Aix-la-Chapelle. Les ministres objectaient en vain qu'ils avaient dû traiter pour sauver une alliée non seulement fidèle, mais utile, la Hollande ; si les plénipotentiaires, ajoutaient-ils, avaient mis moins d'empressement à signer le traité de paix, l'Angleterre et son alliée n'auraient pas obtenu d'aussi bonnes conditions. Ce raisonnement demeurait sans effet ; on ne voulait se préoccuper ni des victoires remportées par nos armées, ni des dangers auxquels la guerre, en se prolongeant, aurait exposé la république des Provinces-Unies. La Grande-Bretagne, ayant acquis la suprématie maritime, avait, aux yeux du public, des droits incontestables à un accroissement de sa puissance coloniale : déçus dans leurs espérances, les Anglais protestaient contre la conduite du gouvernement avec l'âpreté que les nations commerçantes apportent dans la discussion de leurs intérêts.

Le gouvernement français, dans sa hâte de signer le traité de paix, avait commis la faute de ne pas fixer les limites de l'Acadie et du Canada : cette délimitation, faite sur une carte, à Aix-la-Chapelle, pouvait présenter des difficultés, mais les plénipotentiaires seraient parvenus à les résoudre en prenant, comme base de leur travail, une rivière, un fleuve, des montagnes, c'est-à-dire des lignes de démarcation très nettes, prêtant peu, sur le terrain, à des interprétations différentes. Ces divisions naturelles sont, d'ailleurs, fréquentes dans l'Amérique septentrionale. Comme, à ce moment, toutes les puissances désiraient la paix, l'entente se serait promptement établie entre les négociateurs français et

anglais. C'était à des commissaires que le traité d'Aix-la-Chapelle remettait la solution de toutes les questions relatives à la délimitation de nos possessions dans l'Amérique du Nord. Un gouvernement prévoyant eut compris qu'il y avait là une source de difficultés insurmontables, s'il ne rencontrait pas, de la part des Anglais, une bonne volonté égale à la sienne. Or, nous savions par expérience, que, dans le règlement des questions coloniales, il ne fallait pas compter sur les dispositions conciliantes de la Cour de Londres.

L'article V du traité de paix d'Aix-la-Chapelle avait décidé, en ce qui concernait les colonies, que les conquêtes seraient rendues de part et d'autre, « en sorte, était-il dit, que toutes choses seraient remises dans l'état où elles étaient ou devaient être avant la guerre ». Cette expression « ou devaient être » ne pouvait manquer, par son ambiguïté, de devenir une cause de discussions très vives, les Français et les Anglais étant absolument divisés sur la question des limites de l'Acadie et du Canada. Les Anglais, profitant du peu de précision avec laquelle cet article était rédigé, s'établirent sur des territoires qui nous appartenaient. Au mois de juin 1749, les Cours de Paris et de Londres nommèrent des commissaires auxquels fut confiée la mission de fixer les limites de l'Acadie. On décida, en même temps, que, jusqu'au règlement définitif de la question, il ne serait apporté aucun changement à l'état de choses existant. Les Anglo-Américains, ne tenant aucun compte de cette interdiction, continuèrent à s'avancer en dedans des limites qui avaient toujours été considérées comme les frontières de nos possessions.

Au mois de mai 1754, M. de Contre-Cœur, commandant un poste sur les bords de l'Ohio, apprit que des troupes, ayant l'ordre de l'attaquer, étaient proches. Il

fit partir un officier, M. de Jumonville, porteur d'une lettre, dans laquelle des explications étaient demandées au chef du détachement anglais, sur le but que celui-ci poursuivait. M. de Jumonville, qui était accompagné de trente hommes, se trouva, le lendemain matin, en présence des troupes dont la marche était signalée. Les Anglais, quoiqu'ils n'eussent rien à craindre du détachement français, dont l'infériorité numérique était évidente, firent une décharge qui tua quelques hommes. M. de Jumonville ayant fait signe qu'il était porteur d'une lettre, le feu cessa ; la lecture de cette lettre n'était pas achevée que les Anglais tiraient sur l'officier français, le tuaient et faisaient son escorte prisonnière. Un soldat, qui parvint à s'échapper, apprit à M. Duquesne, gouverneur général du Canada, l'assassinat de M. de Jumonville et le sort des soldats qui l'accompagnaient. Une demande de satisfaction, faite immédiatement par le gouverneur général, étant restée sans réponse, nos troupes s'emparèrent du fort dans lequel les soldats de l'escorte de M. de Jumonville avaient été conduits. A la fin de l'année 1754, l'Angleterre fit passer en Virginie, où il y avait déjà plus de soldats qu'il n'était nécessaire pour assurer la sécurité de cette colonie, des troupes placées sous le commandement du général Braddock.

Dans un mémoire remis, le 22 janvier 1755, à notre ambassadeur, le duc de Mirepoix, en réponse à une communication du gouvernement français, le roi d'Angleterre, faisant allusion à l'envoi du général Braddock en Virginie, disait : « Que la défense de ses droits et possessions et la protection de ses sujets avaient été les seuls motifs de l'armement qui avait été envoyé dans l'Amérique septentrionale, lequel s'était fait sans intention d'offenser quelque puissance que ce pût être, ou de

rien faire qui pût donner atteinte à la paix générale. »
Au moment où le ministère britannique faisait tenir au roi ce langage, le général Braddock, qui venait d'être appelé au commandement en chef des troupes britanniques dans l'Amérique septentrionale, réunissait toutes les forces dont il disposait, et, peu après, se mettait en marche pour attaquer le fort Duquesne. Dans une rencontre qui eut lieu, le 9 juillet, à petite distance du fort, les Anglais furent complètement battus. Sur le général, qui avait perdu la vie dans ce combat, on trouva des lettres montrant que la conduite des autorités anglaises était le résultat d'instructions très précises, venues de Londres. Les Anglais, auxquels de continuels renforts étaient envoyés, devinrent maîtres de la Nouvelle-Écosse.

Pendant que ces événements se passaient de l'autre côté de l'Océan, le gouvernement anglais continuait de donner au cabinet de Versailles l'assurance de son très vif désir d'arriver à une entente avec la France : mais il rendait, par ses exigences, tout accommodement impossible. A peine les ministres anglais avaient-ils fait aux nôtres une proposition, qu'ils en formulaient une nouvelle, modifiant la première, ajournant ainsi, de parti pris, le règlement des questions en litige. En 1748, il s'agissait, en vertu des dispositions du traité d'Aix-la-Chapelle, de charger des commissaires de déterminer les limites de l'Acadie et du Canada. En 1755, l'Angleterre exigeait, préalablement à toute négociation, l'abandon de vastes territoires qu'elle désignait et la démolition de plusieurs forts qui assuraient la sécurité de nos possessions dans l'Amérique septentrionale. Lorsque cette condition serait remplie, et seulement à ce moment-là, Sa Majesté britannique consentirait, était-il dit dans une note remise au gouvernement français, à confier à des

commissaires le règlement des autres questions sur lesquelles les deux nations se trouvaient en désaccord.

Au commencement de l'année 1755, une escadre, placée sous les ordres de l'amiral Boscawen, était prête à prendre la mer. Notre ambassadeur ayant exprimé sa surprise que le gouvernement tînt secrète la destination de cette flotte, il lui fut répondu que la France n'avait pas à s'inquiéter de cet armement : le cabinet de Versailles, ajoutaient les ministres, pouvait regarder comme certain que, « si des actes d'hostilité étaient commis, ce ne seraient pas les Anglais qui commenceraient ». Or, au moment où le roi d'Angleterre tenait ce langage, l'amiral Boscawen était à la mer, se rendant sur les côtes d'Amérique avec l'ordre d'intercepter un convoi qui devait partir de Brest pour aller au Canada. Arrivé à sa destination, l'amiral anglais, qui avait sous ses ordres vingt-deux bâtiments de guerre, parmi lesquels figuraient onze vaisseaux, établit sa croisière à la pointe méridionale de l'île de Terre-Neuve.

Le lieutenant-général de Macnemara sortit de Brest le 3 mai 1755, avec six vaisseaux et trois frégates, accompagnant la division du chef d'escadre Dubois de Lamotte, qui comprenait trois vaisseaux, l'*Entreprenant*, de soixante-quatorze, sur lequel était arboré le pavillon amiral, le *Bizarre* et l'*Alcide*, de soixante-quatre, onze vaisseaux armés en flûte, portant, les uns vingt-deux, les autres vingt-quatre canons, et quatre frégates. Lorsqu'il fut en dehors du golfe de Gascogne, le lieutenant-général Macnemara revint à Brest, et le chef d'escadre Dubois de Lamotte fit route sur Québec. Les bâtiments de sa division, séparés par la brume sur le banc de Terre-Neuve, se rendirent isolément à leur destination. Le 22 juin, tous se trouvaient réunis, à l'exception de l'*Alcide* et du *Lys*. Ces deux vaisseaux avaient été

chassés, le 10 juin, par l'escadre de l'amiral Boscawen. L'*Alcide*, capitaine Hocquart, fut attaqué par deux vaisseaux, le *Dunkirk*, de soixante, et le *Torbay*, de soixante-quatorze, ce dernier portant le pavillon de l'amiral Boscawen : le *Lys*, capitaine de Lorgeril, eut, pour adversaires, deux vaisseaux de soixante, le *Défiance* et le *Fougueux*. Le *Lys*, qui était armé en flûte, ne portait que vingt-deux canons. Les deux navires français, combattant à la vue d'une escadre, contre des forces supérieures, n'avaient ni l'espoir de vaincre ni la possibilité de s'échapper : c'était l'honneur du pavillon que les capitaines Hocquart et de Lorgeril défendaient. L'un et l'autre opposèrent à l'ennemi une résistance opiniâtre : l'*Alcide* et le *Lys*, totalement dégréés, étaient hors d'état de continuer la lutte lorsque les couleurs furent amenées. Le chef d'escadre Dubois de Lamotte prit la mer, le 15 août, se dirigeant sur Brest où il arriva le 22 septembre. Un des navires de sa division, le vaisseau de soixante-dix, l'*Espérance*, armé en flûte et ne portant que vingt-quatre canons, était resté devant Québec. Le 11 novembre, ce bâtiment, qui faisait route pour rentrer en France, fut chassé par quatre vaisseaux. Après avoir combattu l'*Oxford*, de soixante-quatorze, le *Revenge* et le *Cornwal*, celui-ci portant le pavillon du contre-amiral West, le vaisseau français totalement dégréé, ne gouvernant plus, amena son pavillon. Sa défense avait été héroïque. Les capteurs, reconnaissant l'impossibilité de conduire l'*Espérance* en Angleterre, livrèrent ce vaisseau aux flammes. L'*Opiniâtre*, de soixante, armé en flûte, s'était séparé de la division du chef d'escadre de Lamotte, dont il faisait partie : il fut canonné par une frégate anglaise que suivaient, à peu de distance, huit vaisseaux. Le bâtiment français continua sa route, tout en répondant au feu de la frégate, et il réussit à se

soustraire à la poursuite des vaisseaux qui le chassaient. Le contre-amiral West, qui avait pris l'*Espérance,* tenta, mais sans succès, d'intercepter une division française placée sous les ordres du capitaine de vaisseau Duguay. Celui-ci, après avoir porté des approvisionnements dans notre colonie, effectua son retour à Brest sans être aperçu par l'escadre qui le cherchait.

C'était le 10 juin que l'amiral Boscawen, se conformant à des instructions données au mois d'avril, avait pris les vaisseaux l'*Alcide* et le *Lys.* Or, le 8 juin, alors que la Cour de Londres devait croire que ses ordres étaient exécutés, le cabinet de Saint-James, répondant à une note du gouvernement français, remettait au duc de Mirepoix un mémoire dans lequel il était question des « concessions qui pourraient être faites, de part et d'autre, pour la conservation de la bonne harmonie, si désirée entre les deux Cours ». L'histoire offre peu d'exemples d'une pareille duplicité. Lorsque parvint, à Londres, la nouvelle de la prise de l'*Alcide* et du *Lys,* notre ambassadeur demanda des explications au ministre des affaires étrangères. Celui-ci ne voulut voir, dans cet événement, que le résultat d'un malentendu : manifestant l'espoir que la bonne intelligence, existant entre les deux nations, ne subirait aucune atteinte, il demanda que les négociations entamées suivissent leur cours. Au moment où le chef du foreign office tenait ce langage, on apprenait que près de deux cents navires, richement chargés, et une centaine de pêcheurs de Terre-Neuve et de caboteurs, soit trois cents bâtiments de commerce, venaient d'être enlevés par les navires de guerre et les corsaires de la Grande-Bretagne. Il n'y a pas d'expression pour stigmatiser la conduite du gouvernement anglais. Décidé à nous faire la guerre, il ne cesse de protester de son désir de conserver la paix : il négocie dans le seul

but d'arriver au moment où, ayant terminé ses préparatifs, il sera prêt à agir, sur tous les points, avec des forces supérieures. Apprenant que nous envoyons des approvisionnements dans nos colonies de l'Amérique septentrionale, le cabinet de Saint-James prescrit à l'amiral Boscawen d'intercepter la division du chef d'escadre Dubois de Lamotte. Pour affaiblir notre marine, il donne l'ordre de courir sur nos bâtiments de commerce. Quinze cents soldats et six mille matelots d'élite sont faits prisonniers. Enfin ces hommes, soldats et matelots, sont traités avec une dureté calculée, afin que l'excès de leur misère les décide à prendre du service sur les bâtiments anglais.

Ces actes de piraterie qui eussent, non seulement déshonoré un particulier mais appelé, sur la tête du coupable, un châtiment exemplaire, sont dénoncés à l'Europe sans que l'Angleterre paraisse s'en émouvoir. A la Chambre des Communes, quelques voix s'élèvent pour demander que les navires de commerce, capturés en pleine paix, en violation des règles les plus élémentaires du droit international, soient restitués à leurs propriétaires. Des écrivains protestent contre la conduite des ministres. « Vous louez, disait l'un d'eux, répondant aux défenseurs du gouvernement, nos ministres d'avoir fait prendre, avant la déclaration de guerre, tous les vaisseaux français que nos armateurs ont rencontrés : vous louez, dis-je, cette action, qui vous couvre d'opprobre et qui vous fait passer pour des barbares qui ont renoncé aux sentiments d'humanité. Quelles raisons peuvent-ils alléguer pour se justifier d'avoir fait périr de faim et de misère les matelots français qu'ils ont fait prendre et enfermer dans les prisons et les cachots. » Ce cri de quelques consciences honnêtes demeura sans effet. La prise de nos bâtiments de commerce était un

profit illicite, mais c'était un profit, et les ministres, convaincus que la majorité de la nation était avec eux, le gardèrent. Le gouvernement français rappela son ambassadeur, le duc de Mirepoix, homme plein d'honneur, animé du désir sincère de bien servir son pays, mais ne possédant pas les lumières que les circonstances exigeaient. Confiant, jusqu'à l'aveuglement, dans les paroles des ministres, il n'avait jamais pénétré leurs véritables intentions, et l'importance des nombreux armements qui se faisaient dans les ports anglais lui avait toujours échappé. Peut-être, pour cela même, convenait-il à son gouvernement qui ne craignait rien tant que de voir sa tranquillité troublée.

Le cabinet de Versailles ne voulait pas la guerre : il l'eût peut-être évitée en menant, avec promptitude et énergie, au lendemain de la conclusion du traité d'Aix-la-Chapelle, la question de la délimitation de l'Acadie et du Canada. A ce moment, en faisant quelques concessions, on serait probablement arrivé à un arrangement définitif, mais, depuis 1748, nous n'avions jamais su ni céder ni résister à propos. Au commencement de l'année 1755, le cabinet de Versailles en était encore à croire que, le jour où de sérieuses difficultés s'élèveraient entre les deux Cours, il suffirait, pour tout terminer, d'accorder à l'Angleterre quelques-unes des parties des territoires qu'elle réclamait. A Paris, on n'avait pas vu, ou, pour parler plus exactement, on n'avait pas voulu voir le mouvement d'opinion qui poussait le gouvernement de la Grande-Bretagne à nous faire la guerre. L'amour-propre national ne nous pardonnait pas les triomphes de Fontenoy et de Lawfeld, et les intérêts, déçus en 1748, exigeaient les satisfactions que le traité d'Aix-la-Chapelle ne leur avait pas données. Le gouvernement de Louis XV avait fermé les yeux à

l'évidence, et, en voulant éviter la guerre, il n'avait fait que la rendre plus certaine. Après avoir, pendant de longs mois, fait à l'Angleterre d'inutiles réclamations, il donna, le 23 janvier 1756, l'ordre de mettre l'embargo sur les bâtiments anglais qui se trouvaient dans nos ports.

L'Angleterre avait deux objectifs, l'anéantissement de notre marine et la destruction de notre commerce. Dirigée par des hommes d'État peu scrupuleux mais capables, elle avait pris des dispositions en rapport avec le double but qu'elle poursuivait. Au moment où les événements que le cabinet de Saint-James avait préparés allaient se dérouler, la flotte anglaise était, relativement à la nôtre, sur un pied formidable. Elle comptait près de trois cents navires, comprenant quatre-vingt-neuf vaisseaux, auxquels il fallait ajouter trente-deux vaisseaux de cinquante, soit cent vingt et un vaisseaux de tous rangs. Des approvisionnements considérables remplissaient les arsenaux dans lesquels se trouvait réuni un nombreux personnel d'ouvriers. Au mois de janvier 1756, six escadres, comprenant soixante-seize vaisseaux, étaient à la mer. Le gouvernement français, faible, irrésolu, ne prévoyant rien, n'ayant aucun plan, croyant, un jour, à la guerre, s'imaginant, le lendemain, qu'elle pourrait être évitée, n'était pas préparé à une lutte contre l'Angleterre. Le maréchal de Noailles disait : « J'ignore si l'on a un projet fixe et bien médité. On ne pense à rien : on désapprouve même ceux qui se donnent la peine de penser à quelque chose. » Rien ne peint mieux l'état d'esprit des hommes qui gouvernaient la France à cette époque.

Le comte de Maurepas, ministre de la marine depuis 1723, avait été remplacé, en 1749, par Rouillé, comte de Jouy. Le nouveau ministre, qui n'avait aucune notion

des affaires de son département, ne se rendit pas compte du rôle que devaient jouer les officiers de marine; il accrut le nombre, déjà très grand, des administrateurs, et leur donna une prépondérance préjudiciable au bien du service. M. Rouillé favorisa le commerce et les sciences: de nombreux travaux hydrographiques furent exécutés pendant son ministère, et on lui doit la fondation d'une académie de marine dont le siège fut fixé à Brest. Le ministre avait raison de croire qu'une bonne marine comporte un personnel à la fois expérimenté et instruit : mais, pour faire la guerre, il faut que ce personnel ait, à sa disposition, un matériel suffisant comme quantité, et égal, au point de vue de la qualité, à celui que possèdent ses adversaires. Il fut, un moment question, pendant le ministère du comte de Jouy, de construire, en dix ans, une flotte comprenant plus de cent vaisseaux de ligne, mais on ne donna aucune suite à ce projet. Machault d'Arnouville devint ministre de la marine, le 29 juillet 1754, à la place de Rouillé qui prit le portefeuille des affaires étrangères. Le nouveau ministre était, comme son prédécesseur, étranger au service de la marine : il obtint un peu d'argent, poussa les constructions et fit quelques armements. Néanmoins, au commencement de l'année 1756, après la prise de l'*Alcide*, du *Lys* et de l'*Espérance*, nous ne disposions, déduction faite des vaisseaux qui avaient besoin d'une refonte générale, que de quarante-cinq vaisseaux, parmi lesquels il y en avait un tiers peut-être qui ne pouvaient aller immédiatement à la mer: enfin, nous n'avions pas, dans nos arsenaux, des approvisionnements suffisants pour armer ces vaisseaux. Ainsi, au moment où la guerre va éclater, on voit, d'un côté, quarante-cinq vaisseaux, et, de l'autre, cent vingt et un: chez les Anglais, les arsenaux regorgent d'approvisionnements.

et, dans nos ports, on ne trouve même pas le nécessaire. La France, ayant à lutter contre l'Angleterre, devait éviter toute guerre sur terre. Au lieu de suivre cette politique si simple, soutenue, d'ailleurs, par plusieurs membres du Conseil, Louis XV fit avec l'Autriche une alliance que rien ne justifiait, et il s'engagea dans une guerre continentale, tombant ainsi dans le piège tendu à la France par les hommes habiles qui gouvernaient l'Angleterre.

II

Vers la fin de l'année 1755, le gouvernement, après avoir longtemps hésité, prit le parti de faire des armements. L'exécution de cet ordre rencontra de sérieuses difficultés, voiles, cordages, voire même l'artillerie, manquaient ou étaient en quantité insuffisante. Il n'était pas permis de compter sur les fournisseurs qui, n'étant pas payés depuis longtemps, ne voulaient rien livrer avant d'avoir reçu de l'argent. Malheureusement les caisses étaient vides : ce n'était pas seulement les négociants qui réclamaient ce que l'État leur devait, le personnel ouvrier avait un arriéré de solde considérable dont il attendait vainement le paiement. Les autorités, dans les ports, étaient obligées de recourir à toutes sortes d'expédients pour se conformer aux instructions venues de Paris. Le port de Toulon avait reçu l'ordre d'armer douze vaisseaux : tout l'hiver fut nécessaire pour atteindre ce résultat. Ces douze vaisseaux formèrent une escadre, placée sous le commandement du lieute-

nant-général de la Galissonnière. Des troupes, réunies à Marseille et à Toulon, s'embarquèrent sur des bâtiments de commerce et quelques transports de l'État. Le corps expéditionnaire, fort d'environ quinze mille hommes, était commandé par le duc de Richelieu. Le 10 avril, l'escadre et le convoi jetèrent l'ancre sur la rade des îles d'Hyères. Après quarante-huit heures passées au mouillage, le lieutenant-général de la Galissonnière fit route pour sa destination, restée jusque-là inconnue. La conquête de Minorque était le but assigné à l'expédition. Le 18, l'escadre et le convoi mouillèrent devant la ville de Ciutadella, située sur la côte méridionale de l'île. Les troupes, le matériel et les approvisionnements furent immédiatement mis à terre. Cette opération terminée, l'amiral de la Galissonnière vint croiser devant le port de Mahon, afin d'empêcher les secours de pénétrer dans le fort Saint-Philippe, placé à l'entrée de la passe. Deux vaisseaux et trois frégates, qui se trouvaient dans le port, avaient pris le large en apprenant le débarquement des troupes françaises. Le 28 avril, le duc de Richelieu était maître de toute l'île à l'exception du fort Saint-Philippe, dans lequel se trouvaient trois mille Anglais.

Vers la fin du mois de février, le gouvernement avait fait marcher des troupes sur les côtes de Picardie, de Normandie et de Bretagne. Cette démonstration, qui ne pouvait avoir d'importance, n'étant pas appuyée par des moyens maritimes suffisants, causa, dans toute l'Angleterre, une émotion inexplicable. Il semblait qu'une armée française fût à la veille de débarquer sur le sol de la Grande-Bretagne. L'arrivée de troupes hessoises et hanovriennes, appelées en toute hâte, ne suffit pas à calmer les esprits. Le gouvernement, perdant le sens exact de la situation, n'osait pas se servir des forces

navales, réunies dans les ports du royaume, craignant de soulever l'opinion contre lui, s'il les éloignait. Les ministres connaissaient non seulement les préparatifs maritimes et militaires faits à Toulon, mais le but même de l'expédition : néanmoins, ce fut seulement au commencement d'avril qu'ils se décidèrent à envoyer l'amiral Byng dans la Méditerranée. Cet amiral partit de Spithead, le 5, avec dix vaisseaux, portant quatre mille hommes, destinés à renforcer la garnison du fort Saint-Philippe.

Le petit nombre de navires donnés à l'amiral Byng montrait le désarroi qui régnait dans les régions gouvernementales. Le ministère comptait que l'amiral trouverait, en arrivant à Gibraltar, trois vaisseaux, mais quelle certitude pouvait-il avoir que ces vaisseaux n'avaient pas été pris. En admettant le cas le plus favorable, c'est-à-dire que ces trois navires fussent à Gibraltar, Byng n'avait que treize vaisseaux. La composition de l'escadre de Toulon, restée plus de six mois en armement, était connue à Londres. Envoyer treize vaisseaux pour en combattre douze, c'était rendre douteux le résultat d'une rencontre. Si nous étions victorieux, Minorque devait tomber entre nos mains. L'amiral Byng apprit, à Gibraltar, le débarquement des troupes françaises ; il prit la mer avec treize vaisseaux, et, le 19 mai, ses découvertes signalèrent notre escadre. De part et d'autre, on manœuvra pour avoir l'avantage du vent ; le 20, dans la matinée, nous étions au vent des Anglais lorsque la brise, jusque-là très irrégulière, nous mit, en passant à l'est, sous le vent de l'ennemi. Vers une heure de l'après-midi, les deux escadres couraient les amures à tribord, les Français tenant le plus près et les Anglais se rapprochant de nous. Les chefs d'escadre commandeur de Glandevès

et de Laclue commandaient, le premier, notre avant-garde et, le second, l'arrière-garde. A deux heures, un combat très vif s'engagea entre les deux avant-gardes, puis le feu s'étendit rapidement sur toute la ligne ; il cessa à cinq heures et demie. On peut résumer, ainsi qu'il suit, les diverses phases de cet engagement.

L'escadre française, qui était sous le vent des Anglais, ne pouvait prendre l'initiative du combat : elle attendait l'ennemi, formée en ligne de bataille très serrée. L'amiral Byng voulut combattre notre arrière-garde avec une partie de ses forces, mais il ne put y parvenir. Une tentative, faite par le lieutenant-général de la Galissonnière pour placer l'avant-garde ennemie entre deux feux, n'eut pas plus de succès. Notre tir, bien dirigé, fit éprouver de nombreuses avaries à nos adversaires : quelques vaisseaux anglais, tombant, désemparés, sur ceux qui les suivaient, jetèrent un peu de désordre dans la ligne ennemie. Quand les Anglais s'éloignèrent, le lieutenant-général de la Galissonnière ne put les poursuivre parce que notre avant-garde, qui avait été assez maltraitée, n'était plus en état d'obéir à ses signaux. Le 16 juin, c'est-à-dire quelques jours avant cet engagement, la France avait officiellement déclaré la guerre à l'Angleterre.

L'amiral Byng, chargé d'une mission dont l'importance ne pouvait lui échapper, se voyait dans l'impossibilité de la remplir. Il n'avait, dans ce premier engagement, perdu que le champ de bataille ; dans un second, il s'exposait à laisser des vaisseaux entre nos mains. Dans son opinion, la retraite s'imposait. Ne voulant pas porter seul la responsabilité de cette décision, il assembla un Conseil de guerre. Celui-ci déclara « qu'une grande partie de l'escadre étant hors de combat, il y aurait eu de l'imprudence à retourner à la

charge sur un ennemi qui, dès le commencement de l'action, avait été supérieur et qui n'avait encore rien perdu de ses forces ». S'appuyant sur cette délibération, l'amiral Byng se rendit à Gibraltar. Lorsque les événements que nous venons de rapporter furent connus à Londres, l'amiral Byng reçut l'ordre de rentrer en Angleterre pour y rendre compte de sa conduite. Le nouveau commandant de l'escadre de la Méditerranée, l'amiral Hawke, prit la mer avec dix-sept vaisseaux, et fit route pour Minorque. L'escadre française avait disparu, et le pavillon blanc flottait sur le fort Saint-Philippe. Après la capitulation de cette place, qui avait eu lieu le 30 janvier, les troupes, immédiatement rembarquées, étaient revenues à Toulon avec l'escadre.

La prise de Minorque n'était pas le seul événement malheureux qui eut atteint nos adversaires pendant le cours de l'année 1756. Les Anglais avaient fait, dans l'Amérique septentrionale, une perte importante. Un corps de troupes, opérant contre nous, avait, comme base d'opération, le fort Oswego construit à l'entrée de l'Onondaga. Un nombreux personnel, un matériel considérable et des approvisionnements se trouvaient réunis sur ce point lorsque nos troupes parurent. Le fort Oswego fut pris, le 16 août, après quelques jours de siège : seize cents hommes et cent pièces de canon tombèrent entre nos mains. La mauvaise fortune avait également poursuivi les Anglais dans l'Inde : le nabab du Bengale s'était rendu maître de Calcutta le 26 juin.

Lorsque le bâtiment qui portait l'amiral Byng mouilla dans un port anglais, l'opinion publique, surexcitée depuis longtemps, avait perdu tout sang-froid. Comment, avec les immenses préparatifs faits en vue de la guerre, pouvait-on débuter par des défaites. De toutes les parties du royaume arrivaient des adresses, récla-

mant, en termes énergiques, une enquête sévère sur les causes des derniers désastres. La cité, la puissante cité, qui mène toute l'Angleterre, voyant les affaires en suspens, le commerce arrêté, poussait des cris de vengeance : il régnait, dans les esprits, une telle agitation que le gouvernement avait tout à craindre, même une révolution. Le ministère avait commis deux fautes, la première en donnant à l'amiral des forces insuffisantes, et la seconde en le faisant partir trop tard : c'est ce qu'une enquête, faite avec la seule préoccupation d'établir la vérité, eut facilement démontré. Les ministres, peu soucieux de voir leur conduite soumise à l'examen d'une commission parlementaire, s'empressèrent de déclarer que l'amiral Byng ne s'était pas conformé à ses instructions. Une clameur générale s'éleva contre le malheureux amiral; la victime que l'on cherchait était trouvée. Le gouvernement, paraissant céder à la pression de l'opinion publique, traduisit l'amiral Byng devant un Conseil de guerre. Des juges, sourds au cri de leur conscience, le trouvèrent coupable. Il y eut cependant une honorable exception : un membre du Conseil de guerre, l'amiral Forbes, déclara que « lorsqu'il s'agissait de signer un acte pour répandre du sang, un homme ne devait être guidé que par les mouvements de sa propre conscience et non par l'opinion des autres ». Le Conseil de guerre, reculant, au dernier moment, devant son œuvre, recommanda le condamné à la clémence royale : les juges voulaient probablement que dans cette affaire, purement politique, la couronne partageât leur responsabilité. Le ministère, assailli par l'opposition, avait sombré dans la tourmente. Dans la nouvelle administration, entrée aux affaires au mois de décembre 1756, figurait Pitt, célèbre depuis, sous le nom de comte Chatam. Au risque de compromettre l'im-

mense popularité dont il jouissait et sa position dans le cabinet, cet homme d'État parla en faveur de Byng, à la chambre des communes. Appuyé par lord Temple, premier lord de l'amirauté, il intervint auprès du roi pour que celui-ci, usant de sa prérogative, modifiât la peine qui avait été prononcée. Ces courageux efforts furent inutiles; la condamnation était inique, mais elle répondait au sentiment du peuple anglais. Georges, qui avait senti trembler son trône, fut inexorable. L'exécution eut lieu le 27 février 1757.

A l'arrivée du lieutenant-général de la Galissonnière à Toulon, les bâtiments qui avaient souffert dans le combat de Minorque, furent réparés. Quelques vaisseaux, dont l'armement était terminé, se joignirent à l'escadre. Celle-ci, forte de seize vaisseaux, était en rade à la fin du mois d'août, prête à appareiller. L'amiral, apprenant que le successeur de l'amiral Byng, l'amiral Hawke, tenait la mer avec dix-sept vaisseaux, écrivit à Paris pour demander l'autorisation de se porter à sa rencontre. Tous, capitaines, officiers, matelots, pleins de confiance, dans leur chef, attendaient, avec impatience, la réponse du ministre. Cette proposition ne fut pas acceptée. Malheureusement pour la marine, l'amiral de la Galissonnière, malade depuis quelque temps, se vit obligé de quitter son commandement: il mourut, le 26 octobre 1756, avant d'arriver à Paris où il se rendait. Le lieutenant-général de Massiac fut mis à la tête de l'escadre, forte, à ce moment, de dix-sept vaisseaux. Le 1er novembre, arriva l'ordre de désarmer douze vaisseaux: cinq vaisseaux seulement, placés sous le commandement du chef d'escadre de Laclue, furent conservés. Comment expliquer une pareille mesure: l'escadre, comprenant treize vaisseaux, ayant pris part au combat devant Mahon, avait, par cela même, acquis, non seulement de

la solidité, mais aussi de la confiance en sa propre valeur. Cette force morale, qu'on n'improvise pas, et qui est le gage du succès, le ministre, au lieu d'appliquer tous ses soins à la conserver et même à l'augmenter, se hâte de la détruire. Mais pour les hommes ignorants, qui, de Paris, dirigeaient la marine, la question d'argent était tout et la question militaire rien. En pleine guerre contre l'Angleterre, c'est-à-dire avec la plus grande puissance maritime, le gouvernement faisait désarmer douze vaisseaux pour éviter la dépense, sans se demander comment il retrouverait une escadre le jour où il voudrait agir sur mer.

Le capitaine de vaisseau Daubigny se rendait dans la mer des Antilles avec un vaisseau et deux frégates lorsque, le 11 mars 1756, à petite distance de la Martinique, le vaisseau anglais, le *Warwick*, de soixante-quatre, fut aperçu. Chassé par la division française, le vaisseau anglais fut rejoint par la frégate, de trente-quatre, l'*Atalante*, capitaine du Chaffault. Voulant enlever au navire ennemi la possibilité de s'enfuir, le capitaine de l'*Atalante*, quoiqu'il fût loin de ses conserves, engagea l'action. Compensant, par l'habileté de ses manœuvres, la faiblesse de son artillerie, il réussit à mettre le *Warwick* hors d'état de s'éloigner. Le capitaine anglais se dirigea vers le vaisseau français afin d'amener ses couleurs pour ce dernier, mais le capitaine Daubigny, jugeant que la position du *Warwick* était désespérée, ne tira pas un coup de canon. Le *Warwick* se rendit à l'*Atalante*.

Le capitaine de vaisseau de Kersaint sortit de Brest, à la fin de l'année 1756, avec quatre vaisseaux, dont un armé en flûte. Après avoir détruit plusieurs comptoirs anglais, sur la côte d'Afrique, et capturé des bâtiments de commerce, il se rendit dans les Antilles. La division était sur le point de quitter Saint-Domingue pour se

rendre en France avec un convoi marchand, lorsqu'elle eut connaissance de bâtiments anglais venus de la Jamaïque pour l'observer. Le commandant de Kersaint prit le parti d'aller au-devant des Anglais et de les combattre, sans être embarrassé par son convoi. Il appareilla, pendant la nuit du 20 octobre, avec les vaisseaux l'*Intrépide*, de soixante-quatorze, qu'il commandait, l'*Opiniâtre*, de soixante, capitaine Mollieu, et le *Greenwich*, de cinquante, capitaine Foucault : à ces trois bâtiments, il adjoignit le vaisseau armé en flûte, le *Sceptre*, capitaine Clavel. Le lendemain, trois vaisseaux furent aperçus, courant sur nos bâtiments : les navires en vue étaient le *Dreadnought* et la *Princesse Augusta*, de soixante, et l'*Édinburg*, de soixante-dix. L'action s'engagea vers quatre heures de l'après-midi : à cinq heures et demie, les bâtiments ennemis, qui étaient au vent, prirent le plus près et s'éloignèrent. La division française, qui avait fait des avaries de mâture ne lui permettant pas de les poursuivre, se dirigea sur le Cap Français. L'*Intrépide* démâta avant d'arriver au mouillage. Le brave capitaine de Kersaint, blessé pendant le combat, n'avait pas cessé de diriger les mouvements de ses bâtiments. La croisière anglaise ayant disparu, le but poursuivi se trouvait atteint : après s'être réparée à la hâte, la division, accompagnant le convoi, fit route pour la France.

LIVRE XIII

Le mauvais temps rend inutiles les préparatifs faits par les Anglais pour attaquer Louisbourg. — Insuccès d'une expédition dirigée contre le port de Rochefort. — Une escadre anglaise capture trois vaisseaux français dans la Méditerranée. — Nouvelle expédition dirigée contre Louisbourg. — Attaque de Ticonderaga. — Pertes éprouvées par l'ennemi. — Expéditions anglaises sur nos côtes. — Cancale. — Cherbourg. — Saint-Cast. — Échec des Anglais à la Martinique. — Prise de la Guadeloupe, des Saintes, de Marie-Galante et de la Désirade. — Succès des Anglais dans l'Amérique septentrionale. — Prise de Québec. — Mort des généraux Montcalm et Wolf. — Projet de descente en Angleterre. — Le chef d'escadre de Laclue part de Toulon. — Dispersion de son escadre. — Combat du 17 août. — Affaire de Lagos.

I

Le cabinet dont Pitt faisait partie avait à peine duré quelques mois: formé en décembre 1756, il n'existait plus en avril 1757. Pitt, très populaire, avait contre lui le roi et l'aristocratie: pendant près de trois mois, l'Angleterre n'eut pas de ministère. Le roi dut s'incliner devant le mouvement irrésistible de l'opinion qui portait Pitt au pouvoir: celui-ci entra dans le cabinet formé le 29 juin 1757 par le duc de Newcastle. Dans la nouvelle administration, Pitt eut la direction suprême de la guerre et des affaires étrangères. Chose surprenante, les Anglais au début de cette guerre, qu'ils avaient cherchée, voulue et préparée de longue main, furent frappés de

terreur. L'horizon politique, de l'autre côté du détroit, semblait chargé des plus sombres nuages : l'avenir apparaissait comme ne devant amener que des catastrophes: la nation anglaise se voyait déjà humiliée, vaincue, soumise. On rapporte que Pitt, parlant à un personnage politique, disait à cette époque : « Je suis sûr que je puis sauver ce pays et que nul autre ne le peut. » L'histoire offre peu d'exemples d'un peuple atteint, sans cause légitime, d'un découragement aussi profond. L'arrivée de Pitt au pouvoir ayant ramené un peu de calme dans les esprits, les Anglais songèrent à mettre à exécution les projets qui avaient été la cause déterminante de la guerre. Convoitant la possession de nos colonies d'Amérique septentrionale, ils résolurent de s'emparer du cap Breton ou île Royale qui commande l'embouchure du golfe Saint-Laurent, le succès de cette opération devant les conduire à Québec. Des navires, portant des troupes et des approvisionnements, furent expédiés à Halifax, en vue de l'attaque de Louisbourg, capitale et port principal de l'île Royale.

Le gouvernement français qui n'avait pas pris, en temps opportun, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des colonies de l'Amérique septentrionale, se préoccupait, depuis l'ouverture des hostilités, d'envoyer des secours à Louisbourg. Le lieutenant-général Dubois de Lamotte, heureusement arrivé, le 19 juin 1757, devant cette place avec neuf vaisseaux, fut rallié, peu après, par les divisions du chef d'escadre de Beaufremont et du capitaine de vaisseau Durevest, la première venant de Saint-Domingue et la seconde de Toulon. Le lieutenant-général de Lamotte, qui avait alors seize vaisseaux sous ses ordres, établit des batteries à terre et fit prendre à une partie de ses vaisseaux une position leur permettant de défendre l'entrée de la passe.

Le vice-amiral Holburne parut au mois de septembre, avec dix-neuf vaisseaux, mais un coup de vent de sud-est, d'une extrême violence, le réduisit à l'impuissance. Ses vaisseaux se dispersèrent : les uns furent rasés comme des pontons, les autres perdirent une partie de leur mâture, et un d'entre eux se jeta à la côte. Se trouvant, par suite de cet événement de mer, dans l'impossibilité de rien entreprendre, le vice-amiral Holburne fit route pour l'Angleterre. Il restait peu de vivres à notre escadre : de plus une maladie épidémique sévissait avec une gravité exceptionnelle sur les équipages. Enfin, il y avait lieu de croire que la place de Louisbourg ne serait pas attaquée dans le cours de l'année. En présence de cette situation, le lieutenant-général Dubois de Lamotte prit le parti de rentrer en France. A peine dehors, nos bâtiments furent assaillis par un coup de sud-est, ainsi que l'avait été l'escadre anglaise. Quelques vaisseaux rentrèrent à Louisbourg, les autres poursuivirent leur route et arrivèrent à Brest.

La Cour de Londres était vivement sollicitée par ses alliés de tenter quelque entreprise sur nos côtes. La France, ayant à se défendre contre les attaques des Anglais, se trouverait dans l'obligation de garder une partie de ses troupes, ce qui aurait pour conséquence de diminuer la force des armées qui opéraient en Allemagne. L'Angleterre résolut de diriger ses efforts contre un de nos ports. Le 21 septembre 1757, l'amiral Hawke mouilla, sur la rade des Basques, avec dix-sept vaisseaux, escortant cinquante-cinq transports, sur lesquels étaient embarquées des troupes d'infanterie, d'artillerie et de cavalerie. L'importance de cet armement annonçait de grands projets : d'après les ordres du gouvernement anglais, le corps expéditionnaire, mis à terre, à l'arrivée de l'escadre, devait marcher rapidement

sur Rochefort et détruire l'arsenal. Le secret ayant été gardé sur le but poursuivi, on estimait, à Londres, que cette opération, en la supposant vigoureusement conduite, serait terminée avant l'arrivée de forces suffisantes pour en empêcher l'exécution. Les choses furent loin de se passer comme elles avaient été réglées dans le cabinet du ministre de la guerre. Après avoir perdu quelques jours à chercher le point de débarquement le plus favorable, les généraux anglais décidèrent qu'il fallait, avant de marcher sur Rochefort, s'emparer de l'île d'Aix. L'île, qui était dépourvue de moyens de défense, fut prise et livrée au pillage. Les Anglais, revenant alors au projet primitif, se préoccupaient de nouveau de la question du débarquement, lorsqu'ils apprirent que des renforts, dont ils s'exagéraient peut-être l'importance, étaient arrivés à Rochefort. La possibilité d'un coup de main devenant très problématique, un Conseil de guerre, réuni pour examiner cette situation, déclara que le départ de l'escadre s'imposait. Les Anglais éprouvèrent un profond mécontentement en apprenant à quel résultat avaient abouti les immenses préparatifs faits en vue de la destruction d'un port français. Il semblait qu'on fût revenu à l'année 1756, au moment où la nouvelle de la prise de Minorque était arrivée à Londres. Déjà quelques voix réclamaient la mort des coupables. Le gouvernement ne cachait pas qu'il partageait les sentiments de la foule : les ministres manifestaient leur opinion avec une vivacité d'autant plus grande que, le monde militaire critiquant sévèrement le plan de cette campagne, ils pouvaient, eux aussi, être recherchés. Les chefs de l'expédition, blâmés par un Conseil d'enquête, chargé d'examiner leur conduite, furent traduits devant un Conseil de guerre : ils eurent la bonne fortune de trouver des juges qui,

sans se préoccuper des bruits du dehors, les acquittèrent.

Depuis le commencement de la guerre, l'Angleterre n'avait subi que des échecs : elle avait perdu l'île de Minorque et plusieurs positions importantes dans l'Amérique septentrionale. Le mauvais temps avait rendu inutiles les préparatifs faits pour attaquer Louisbourg ; enfin, l'expédition, ayant pour but la destruction du port de Rochefort, avait complètement échoué. C'était donc de notre côté que se trouvait l'avantage. Malheureusement, la supériorité numérique de l'ennemi, l'énergie et la vigueur de son gouvernement, la vive impulsion donnée, par le cabinet de Saint-James, aux affaires de guerre, devaient promptement et forcément changer cet état de choses. Au commencement de 1758, l'amiral Osborne, ayant, sous ses ordres, dix-huit vaisseaux, faisait surveiller nos mouvements par des navires échelonnés de Gibraltar à Toulon. Prévenu, à l'avance, de la sortie de nos bâtiments, l'amiral anglais pouvait appareiller et les attendre dans le détroit. Dans ces conditions, il était, sinon impossible, du moins très difficile qu'une escadre, venant de Toulon, pût passer dans l'Océan sans être aperçue par l'ennemi. Le chef d'escadre de Laclue, parti de Toulon, avec six vaisseaux, pour se rendre dans la mer des Antilles, apprenant, à la mer, que l'amiral Osborne croisait, dans le détroit, avec toute son armée, entra dans le port de Carthagène. Deux vaisseaux, expédiés de Toulon, le rallièrent, le 6 février, lui annonçant l'arrivée prochaine des vaisseaux l'*Orphée*, l'*Oriflamme* et le *Foudroyant*. Ces bâtiments parurent le 25 février : le chef d'escadre de Laclue, qui se proposait d'appareiller le lendemain, eut l'imprudence de les laisser en dehors du port de Carthagène. Ces trois vaisseaux comptaient rester sous la terre, mais un vent

de nord-ouest très violent, qui s'éleva pendant la nuit, les rejeta au large. Au jour, l'armée anglaise fut aperçue. L'amiral Osborne avait quitté Gibraltar et s'était avancé le long de la côte d'Espagne, pour reconnaître la division française, dont il connaissait la présence à Carthagène, et intercepter les vaisseaux expédiés de Toulon pour la rejoindre.

Le vaisseau l'*Oriflamme*, capitaine Duguay, qui avait pris la bordée de terre, put gagner le port de las Aguilas, où il se trouva en sûreté. L'*Orphée*, capitaine d'Herville, attaqué par deux vaisseaux, le *Revenge* et le *Berwick*, amena son pavillon après avoir prolongé sa résistance jusqu'à sept heures du soir. Le *Foudroyant*, capitaine Duquesne, combattit le *Monmouth*, le *Swiftsure* et le *Hamptoncourt ;* il se rendit vers deux heures du matin. Le chef d'escadre de Laclue, lorsque le jour se fit, aperçut les Anglais poursuivant nos trois vaisseaux ; les vents ne lui permettant pas de sortir de Carthagène, il n'eut pas à examiner s'il devait ou non se porter au secours des vaisseaux engagés. Ainsi, cette campagne, absolument inutile, nous avait coûté deux vaisseaux. Sans doute, le chef d'escadre de Laclue avait commis une faute grave en ne donnant pas à l'*Orphée*, l'*Oriflamme* et le *Foudroyant* l'ordre d'entrer à Carthagène, mais que penser de la direction imprimée aux opérations de notre marine. On sait, à Paris, qu'il y a, non dans la Méditerranée, mais à Gibraltar, dix-huit vaisseaux anglais spécialement chargés de surveiller le détroit, et on fait partir le chef d'escadre de Laclue avec six vaisseaux. Enfin, lorsque celui-ci est à Carthagène, où il a cru prudent de s'arrêter, on lui expédie deux vaisseaux, puis trois, et parmi les personnages qui dirigent la marine, il ne s'en trouve pas un capable de supposer que l'amiral Osborne, infor-

mé de la présence de six vaisseaux français à Carthagène, peut venir, le long de la côte d'Espagne, jusqu'à la hauteur de ce port, et que, dans ces conditions, les vaisseaux envoyés isolément pour rallier le chef d'escadre de Laclue sont compromis. Si le *Foudroyant*, l'*Orphée* et l'*Oriflamme* étaient arrivés, le 26, c'est-à-dire le lendemain, ils se seraient trouvés, au point du jour, au milieu de l'armée anglaise. Le chef d'escadre de Laclue reçut l'ordre de revenir à Toulon où il arriva vers la fin d'avril.

Non seulement les Anglais ne perdaient pas de vue leurs projets sur nos colonies de l'Amérique septentrionale, mais, à mesure que le temps marchait, ils redoublaient d'ardeur et de sacrifices pour atteindre le but qu'ils poursuivaient. L'attaque de Louisbourg n'avait pu avoir lieu en 1757, l'escadre de l'amiral Holburne ayant été dispersée par le mauvais temps. On doit dire, d'ailleurs, que la présence de l'escadre du lieutenant-général de Lamotte, forte de seize vaisseaux, enlevait à cette entreprise toute chance de succès. Dans les premiers mois de l'année 1758, on fit les préparatifs d'une nouvelle expédition. L'amiral Boscawen parut, le 1er juin, devant Louisbourg, avec cent cinquante et un bâtiments de guerre, comprenant vingt-trois vaisseaux et dix-huit frégates. Cette flotte portait quatorze mille hommes, commandés par le major général Amhest, une nombreuse artillerie et des mortiers. Le gouverneur de Louisbourg, le chevalier de Drucourt, avait, sous ses ordres, un peu moins de trois mille hommes de troupes régulières et cinq à six cents miliciens et Indiens. La place était en très mauvais état : elle avait peu de vivres, et cependant le gouverneur devait nourrir, outre la garnison, les habitants et les gens de la campagne qui étaient venus chercher un refuge dans la ville. Aux

vingt-trois vaisseaux de l'amiral Boscawen, nous n'avions à opposer qu'une division, comprenant cinq vaisseaux, dont trois étaient armés en flûte, et deux frégates. A l'apparition de la flotte anglaise, le commandant de la division, le capitaine de vaisseau Desgouttes, demanda au gouverneur l'autorisation d'appareiller : cette autorisation ne lui fut pas accordée. Le chevalier de Drucourt espérait que des secours lui seraient envoyés du Canada : ignorant l'époque à laquelle des renforts pourraient lui parvenir, il avait le devoir impérieux de gagner du temps, c'est-à-dire de prolonger sa résistance en employant tous les moyens dont il disposait. Or les bâtiments, appelés à défendre les approches de la place, jouaient un rôle important.

Pendant plusieurs jours, l'état de la mer ne permit pas aux Anglais de communiquer avec la terre. Le 8, le ressac étant devenu moins fort, le débarquement commença. Les Français qui, sur tous les points où pouvait s'effectuer cette opération, avaient élevé des batteries et construit des retranchements, infligèrent à l'ennemi des pertes sérieuses, mais ils ne purent l'empêcher de gagner la terre. Nos troupes, reculant lentement devant des forces supérieures, rentrèrent dans la place. Le 11 juin, les opérations de siège commencèrent. Les Anglais établirent des batteries de mortiers pour détruire nos bâtiments qui leur faisaient beaucoup de mal. Le 21 juillet, l'*Entreprenant*, de soixante-quatorze, un des deux vaisseaux armés en guerre, fut incendié par une bombe et sauta : l'explosion communiqua le feu à deux autres vaisseaux, le *Capricieux* et le *Célèbre*, armés en flûte, qui furent dévorés par les flammes. La disparition de ces trois navires était, pour la défense, une perte irréparable. Nous n'avions plus que deux vaisseaux, le *Prudent*, de soixante-quatorze, armé en

guerre, le *Bienfaisant*, de soixante-quatre, armé en flûte, et les frégates la *Diane* et l'*Écho*. L'amiral Boscawen, appréciant, à leur juste valeur, les services que rendaient nos bâtiments, résolut de tenter un coup de main pour s'emparer de ceux qui nous restaient. D'après ses ordres, le capitaine de vaisseau Laforey pénétra dans le port, avec des embarcations montées par six cents hommes. Protégés par une nuit très obscure et par le bruit de l'artillerie, les Anglais arrivèrent, sans être aperçus, auprès du *Prudent* et du *Bienfaisant*. Ces deux navires, qui n'étaient gardés que par un petit nombre d'hommes, furent facilement enlevés. Les équipages, autant pour être à l'abri du bombardement que pour aider la garnison, passaient la nuit à terre. Nous avions commis une faute grave en ne prévoyant pas l'action hardie qui venait d'enlever à la défense sa dernière ressource. Les embarcations anglaises, poussées par un vent favorable, sortirent du port ayant le *Prudent* et le *Bienfaisant* à la remorque : le premier de ces vaisseaux, s'étant échoué, fut livré aux flammes, le second put être conduit hors de portée des feux de la place.

La garnison, depuis le commencement du siège, n'avait reçu d'autre renfort que trois cents Canadiens et soixante Indiens : le gouverneur était prévenu qu'il ne pouvait compter sur aucun autre secours. Le 26 juillet, la place se rendit ; l'île Saint-Jean, comprise dans la capitulation, fut occupée par les Anglais. Les frégates la *Diane* et l'*Écho* tombèrent entre les mains de l'ennemi. Deux mille cinq cent onze officiers, marins et soldats de marine furent faits prisonniers de guerre : onze cent vingt-quatre se trouvaient en état de servir, et les treize cent quarante-sept autres, c'est-à-dire plus de la moitié, étaient malades ou blessés. On voit que les équipages avaient pris une part active à la défense de Louisbourg.

La prise de cette place était le plus grand succès que l'ennemi eût obtenu depuis le commencement de la guerre. La possession de l'île Royale avait, pour nos adversaires, une importance capitale. Louisbourg étant le point d'où partaient de nombreux corsaires qui faisaient au commerce anglo-américain le plus grand mal. Le Saint-Laurent était ouvert aux flottes ennemies et celles-ci désormais ne devaient rencontrer aucun obstacle pour aller à Québec.

Pendant que les Anglais faisaient le siège de Louisbourg, d'importantes expéditions étaient dirigées contre les forts qui défendaient l'entrée du Canada. Le major général Abercombie descendit le lac Champlain sur une nombreuse flottille, portant seize mille hommes qu'il débarqua, le 5 juillet, à petite distance de Ticonderaga. Le général anglais voulut enlever cette place par un coup de main, sachant que les Français étaient en marche pour la secourir. La garnison, placée à l'abri des retranchements, laissa l'ennemi s'approcher avant d'ouvrir le feu. Fusillés à bout portant, décimés par l'artillerie, les Anglais battirent en retraite dans le plus grand désordre. Les troupes britanniques, et notamment les Écossais, avaient déployé le plus brillant courage pour exécuter les ordres imprudents de leur général. Les pertes de l'ennemi étaient de deux mille hommes, au nombre desquels figuraient cent vingt officiers. Ce succès, honorable pour nos armes, ne pouvait modifier l'ensemble de la situation. Le glorieux chef des troupes françaises au Canada, le marquis de Montcalm, ne recevant plus de secours, se voyait contraint d'abandonner les postes les plus éloignés, et de ne laisser, dans ceux qu'il conservait, que des garnisons insuffisantes.

Le 1er juin 1758, deux escadres quittèrent Portsmouth. La première, que commandait l'amiral Anson, était

chargée de bloquer nos ports de l'Océan, afin que la seconde pût remplir sa mission en toute sécurité. Cette dernière, placée sous les ordres du commodore Howe, ayant sous son escorte un convoi portant des troupes, mouilla, le 5 juin, dans la baie de Cancale. Le commandant en chef du corps de débarquement, le duc de Malborough, fut mis à terre avec quatorze mille hommes. Après avoir exécuté les travaux nécessaires pour l'établissement d'un camp retranché qui leur assurât une position solide, en cas de retraite, les Anglais marchèrent sur Saint-Malo. Cette ville n'était pas en état de soutenir un siège régulier, néanmoins le duc de Malborough put se convaincre qu'il ne disposait pas de moyens suffisants pour s'en rendre maître. Il fit brûler une centaine de bâtiments de commerce et des magasins contenant du matériel et des approvisionnements destinés à la marine. Cet exploit accompli, les Anglais revinrent à Cancale, se rembarquèrent et mirent sous voiles, se rendant à Cherbourg. Les avaries, faites par le convoi dans un violent coup de vent, le nombre croissant de soldats malades, déterminèrent les chefs de l'expédition à rentrer en Angleterre. Tout ce qui tendait à détruire la puissance maritime de la France était très populaire de l'autre côté du détroit : aussi l'opinion accueillit-elle favorablement les résultats de la campagne du duc de Malborough, quelque modestes qu'ils fussent. Le gouvernement, ou plutôt le ministre prépondérant dans le cabinet, Pitt, trouvait dans cette approbation un encouragement à persévérer dans une voie qui devait conduire, du moins le croyait-il, à la destruction des ports français.

Le 1er août, une nouvelle expédition quitta l'Angleterre et mouilla, le 6, devant Cherbourg. Le lieutenant-général Bligk, qui avait remplacé le duc de Malborough, envoyé en Allemagne, débarqua avec ses troupes, sous

la protection de l'escadre. La ville de Cherbourg, très peu défendue en ce qui concernait la partie ayant vue sur la mer, était complètement ouverte du côté de la terre. Les Anglais y entrèrent sans rencontrer de résistance ; ils démolirent les fortifications, mais ce à quoi ils s'attachèrent particulièrement, ce fut à ne rien laisser debout de ce qui constituait le port : les navires furent brûlés et les canons embarqués sur la flotte. Le lieutenant-général Bligk, après avoir levé une contribution sur la ville, regagna l'Angleterre. Cette expédition avait eu plus d'importance que la première ; elle revenait ayant détruit un port, dont le rôle futur inquiétait nos adversaires, démoli des fortifications et pris des canons. Les intérêts de l'Angleterre avaient été bien servis, mais les troupes, ne s'étant pas trouvées en présence de l'ennemi, n'avaient joué qu'un rôle très effacé. Ce n'est pas ainsi que les choses furent envisagées par le gouvernement britannique. Les canons et les mortiers, pris à Cherbourg, traversèrent la ville de Londres, ornés de drapeaux, entourés de soldats marchant au son d'une musique guerrière. La flotte avait reçu l'ordre de ne pas débarquer ses troupes ; peu après, elle mettait à la voile, se dirigeant vers Saint-Malo. Les Anglais, débarqués dans la baie de Saint-Lunaire, marchèrent sur cette ville avec l'intention de l'attaquer, mais ils ne tardèrent pas à reconnaître que ce projet était impraticable. Pendant que l'ennemi délibérait sur la conduite à tenir, le commodore Howe faisait connaître que, se trouvant en danger à Saint-Lunaire, il se rendait dans la baie de Saint-Cast, située à quelques lieues, dans l'ouest de son mouillage. Les troupes se mirent en marche pour rétablir leurs communications avec la flotte : enhardies par le souvenir des expéditions précédentes, elles pénétrèrent dans l'intérieur, échangeant quelques coups de fusil

avec des partisans isolés qui, profitant de toute circonstance favorable, venaient tirailler sur leurs flancs. Mais bientôt les Anglais apprirent que le duc d'Aiguillon, gouverneur de la Bretagne, s'avançait à leur rencontre ; ils se dirigèrent alors sur la baie de Saint-Cast, mais de nouvelles escarmouches, plus sérieuses que les précédentes, retardèrent leur marche.

L'embarquement des troupes anglaises venait à peine de commencer lorsque les Français parurent sur les hauteurs qui entourent la baie. Nos soldats arrivant rapidement à la plage par un chemin creux, se précipitèrent sur les Anglais et les poussèrent à la mer. Les vaisseaux et les frégates couvraient la plage de boulets, mais le commodore Howe, voyant que les Anglais couraient, autant que les Français, le risque d'être atteints, fit cesser le feu. Les embarcations de l'escadre, menacées par notre artillerie, s'étant éloignées, les officiers et les soldats, restés sur le rivage, déposèrent les armes. Les pertes de l'ennemi en tués, noyés et prisonniers, dépassèrent deux mille hommes. Pendant le cours de ces trois expéditions, ou plutôt de ces promenades militaires, puisque, jusqu'au jour du rembarquement de Saint-Cast, nous n'avions opposé aucune résistance à l'ennemi, les Anglais s'étaient livrés à de véritables actes de barbarie, ravageant le pays sur leur passage, brûlant et pillant les propriétés particulières, sans que leur conduite fut justifiée par aucune raison légitime. Ces expéditions semblaient être une réminiscence des incursions faites autrefois par les Normands. L'affaire de Saint-Cast n'avait, par elle-même, aucune importance ; dans une grande guerre, la perte de deux mille hommes n'implique pas un combat dont les résultats puissent avoir de graves conséquences. Toutefois, les Français, et surtout les habitants de la Bretagne et de la Normandie

furent heureux d'apprendre que les autorités, chargées de les défendre, étaient enfin parvenues à joindre les Anglais et à les punir des actes de brigandage qu'ils avaient commis. Les Anglais, ayant encore le souvenir très récent de la marche triomphale des canons, pris à Cherbourg, à travers la ville de Londres, éprouvèrent une déception très vive. Déjà l'opinion s'agitait, manifestant son mécontentement et cherchant les responsabilités, mais la popularité de Pitt, le promoteur des expéditions sur nos côtes, et surtout les nouvelles heureuses venues d'Amérique, firent tout oublier.

II

Une escadre de neuf vaisseaux, sous les ordres du commodore Moore, escortant des navires portant des troupes, se dirigea, à la fin de l'année 1758, vers l'île de la Martinique. Le 6 janvier 1759, le général Hopson débarqua dans l'ouest de Fort-Royal, sous la protection de l'escadre; il se proposait de mettre le siège devant cette ville. Les Anglais avaient à peine commencé leur mouvement qu'ils se montrèrent fort effrayés des difficultés que présentait le terrain. Les routes, par lesquelles ils devaient passer, avaient été rendues impraticables. Le général n'ignorait pas qu'il aurait à combattre des troupes régulières auxquelles viendraient se joindre des milices, jouissant d'une réputation de bravoure justement méritée. Un premier engagement, qui ne tourna pas à l'avantage de son avant-garde, lui inspira des craintes sérieuses sur le

résultat de l'expédition. Il fit alors appel au commodore Moore, réclamant son concours pour l'attaque de Fort-Royal, mais le commodore déclara que son escadre ne pouvait venir assez près de la côte pour agir de concert avec les troupes. Dans ces conditions, désespérant de remplir la mission qui lui était confiée, le général Hopson se rembarqua. La résolution fut alors prise d'attaquer la Guadeloupe. Le 23 janvier, le commodore Moore prit position devant la Basse-Terre avec son escadre, à laquelle étaient venues se joindre plusieurs galiotes à bombes. Quatre vaisseaux ouvrirent le feu sur la forteresse, et les autres prirent pour objectif la ville et les batteries qui étaient en position de s'opposer à un débarquement; enfin des bombes furent jetées sans interruption sur la Basse-Terre. Lorsque le feu cessa, à la fin du jour, la forteresse était détruite et la ville réduite en cendres. Le 24, le général Hopson, descendu à terre avec ses troupes, occupa la ville et la citadelle. Les habitants, joints à la faible garnison de la Guadeloupe, opposèrent une résistance énergique à la marche des Anglais dans l'intérieur, mais l'ennemi étant parvenu à déloger successivement les forces françaises des positions qu'elles occupaient, le gouverneur se vit contraint d'accepter une capitulation qui fut signée le 1er mai, c'est-à-dire un peu plus de trois mois après le bombardement de la Basse-Terre. Une femme, Mme Ducharmey, prit une part glorieuse à la lutte soutenue contre les Anglais. Cette dame qui commandait, en personne, une compagnie de Noirs, armée par ses soins et à ses frais, a laissé un nom dans les annales de la Guadeloupe. La capitulation venait d'être signée lorsque le chef d'escadre, Bompart, venant de Brest avec des troupes, parut devant l'île: mis au courant de la situation, il se hâta de reprendre

la mer. Si les secours, attendus depuis longtemps, étaient arrivés vingt-quatre heures plus tôt, les événements eussent été profondément modifiés. Les Anglais, qui avaient déjà fait de grandes pertes, se seraient rembarqués, si même ils n'avaient été contraints de se rendre. Telle était l'opinion des Anglais. Les Saintes et la Désirade capitulèrent le 9 mai, et Marie-Galante le 26. Le chef d'escadre Bompart eut l'heureuse fortune de rentrer à Brest pendant l'absence de l'amiral Hawke qui croisait devant ce port avec vingt vaisseaux. Un coup de vent avait momentanément éloigné l'ennemi.

Au commencement de l'année 1759, plusieurs corps de troupes, venant de la Nouvelle-Angleterre, enlevèrent les postes fortifiés qui assuraient nos communications avec la Louisiane. Ces succès, qui ouvraient aux armées britanniques la route du Canada, tout en causant, à Londres et dans les colonies du nord de l'Amérique, une joie très vive, ne satisfaisaient pas complètement l'opinion. Anglais et colons américains réclamaient la conquête de la capitale de nos établissements dans l'Amérique septentrionale.

Au mois de juin, une flotte de vingt et un vaisseaux de ligne, escortant de nombreux transports, débarquait, sur l'île d'Orléans, à petite distance de Québec, dix mille hommes, placés sous le commandement du général Wolf. Le chevalier de Ramsay, jacobite écossais au service de la France, occupait la ville avec une faible garnison. Le marquis de Montcalm, réunissant les troupes dont il pouvait disposer, prenait, en dehors de la place, une position dans laquelle il se croyait en mesure de résister à des forces supérieures à celles qu'il commandait. Le marquis de Montcalm se proposait de rester sur la défensive, et d'attendre ainsi le

moment où l'hiver, qui arrive vite au Canada, obligerait les Anglais à se retirer. Les premiers efforts du général Wolf eurent pour but de nous amener à un engagement décisif; dans une des tentatives faites pour arriver à ce résultat, ses troupes subirent de grandes pertes. Les Anglais étaient fort découragés, et le jeune général, qui les commandait, se voyait déjà sacrifié par son gouvernement, livré aux clameurs furieuses de la populace londonnienne, et traduit, pour satisfaire les passions de la foule, devant un Conseil de guerre.

La marine anglaise prêtait aux opérations de l'armée le plus utile concours. Des bâtiments empêchaient l'arrivée des approvisionnements qui nous venaient du haut fleuve; d'autres protégeaient les batteries élevées par les assiégeants pour tirer sur la ville. Des vaisseaux, occupant différents mouillages, laissaient le marquis de Montcalm dans l'incertitude du point où il serait attaqué. Ces manœuvres, qui avaient pour but de l'obliger à quitter son camp, ne furent pas sans résultat. Une division de l'escadre ayant remonté au delà de la ville, le marquis de Montcalm crut nécessaire de détacher deux mille hommes, sous les ordres de Bougainville, pour surveiller ce mouvement dont il ne voyait pas clairement le but. Les assiégés lancèrent des bateaux incendiaires, mais la marine anglaise, qui exerçait une active surveillance, parvint à les détourner. Telle était la situation lorsqu'un événement inattendu changea brusquement la face des choses. Le général Wolf, pressé par le temps, la saison s'avançait, prit un parti audacieux qui lui fut suggéré, dit-on, par un jeune officier d'un régiment écossais. Le 11 septembre, la flotte, sur laquelle il embarqua ses troupes, alla mouiller au-dessus de la ville, puis, la nuit venue, toutes les embarcations

dont l'ennemi put disposer se remplirent de soldats : ces embarcations, protégées par les vaisseaux qui firent le même mouvement, descendirent avec le courant et abordèrent au pied de montagnes regardées comme inaccessibles. Les sentinelles françaises, se laissant tromper par des officiers anglais qui parlaient notre langue, ne donnèrent pas l'alarme lorsque les premiers canots mirent à terre les hommes qu'ils portaient : ces derniers, agissant avec une extrême rapidité, enlevèrent les sentinelles, surprirent un poste établi sur ce point et commencèrent l'escalade de la montagne. Le lendemain, au point du jour, les troupes anglaises étaient rangées en ligne de bataille sur les hauteurs d'Abraham.

Le marquis de Montcalm, lorsque cette nouvelle lui parvint, crut d'abord qu'il s'agissait d'une feinte imaginée par l'ennemi pour l'éloigner de son poste, mais il dut bientôt se convaincre que ce grave événement n'était que trop réel. L'armée anglaise, dans la position qu'elle occupait, pouvait, de concert avec la flotte, attaquer la ville par son côté faible. Une bataille seule pouvant sauver Québec, le marquis de Montcalm, malgré l'infériorité numérique de ses troupes, résolut de la livrer. Le 13, les deux armées étaient en présence et l'action s'engagea : elle nous fut défavorable. Au moment où la retraite de nos troupes laissait l'ennemi maître du champ de bataille, les deux mille hommes envoyés, comme il a été dit plus haut, sur les bords du Saint-Laurent pour surveiller les mouvements de la flotte anglaise, apparurent sur les derrières de l'ennemi. Bougainville, avec un juste sentiment de la situation, était revenu en arrière, mais il arrivait trop tard. Son intervention ne pouvant avoir d'autre résultat que la perte de son détachement, il s'éloigna, après avoir échangé quelques coups de fusil avec l'arrière-garde de l'armée anglaise. Les

troupes du marquis de Montcalm se retirèrent également dans l'intérieur du pays. On s'était battu, de part et d'autre, avec la plus grande intrépidité : les chefs des deux armées, pénétrés de la nécessité de vaincre, s'étaient prodigués. Le général Wolf, marchant en tête de ses troupes, reçut une première blessure et, peu après, une seconde : il continuait à diriger les mouvements de ses soldats lorsque, atteint une troisième fois, il tomba. Avant d'expirer, Wolf put apprendre qu'il était victorieux.

Le marquis de Montcalm est envoyé au Canada, en mai 1756, en qualité de commandant en chef des troupes françaises dans le nord de l'Amérique. A peine arrivé, il imprime aux opérations militaires une direction habile et énergique. Ses succès, en même temps qu'ils inspirent aux Anglo-Américains les craintes les plus vives sur l'issue de la lutte, ont pour résultat d'amener, sous nos drapeaux, un grand nombre de tribus indiennes. L'Angleterre s'inquiète. Pitt envoie des flottes et des armées, et les Anglo-Américains des milices. Abandonné par la France, ne recevant aucun secours, Montcalm ne désespère pas de l'avenir. Son courage, ses talents militaires, son habileté, l'influence qu'il exerce sur ses troupes, son ascendant sur les Indiens suppléent longtemps à ce qui lui manque, mais ses forces s'épuisent par les combats et les maladies : il n'a plus d'approvisionnements et ses troupes sont à peine vêtues. En 1759, soixante mille hommes enserrent le Canada. Lorsque la ville de Québec est menacée par le général Wolf et la flotte de l'amiral Saunders, Montcalm choisit une position dans laquelle il espère que ses troupes, malgré leur infériorité numérique, pourront défier les efforts de l'ennemi : l'hiver survenant, celui-ci sera contraint de s'éloigner. La manœuvre hardie du général Wolf trompe

ses calculs. En voyant les Anglais sur les hauteurs d'Abraham, il se décide, pour sauver Québec, à courir les chances d'une bataille. Toujours au premier rang, pour donner l'exemple, il reçoit plusieurs blessures qui ne lui permettent plus de conserver le commandement de son armée. Il meurt, le lendemain, en prononçant ces paroles : « Je ne signerai pas la capitulation de Québec. » Ce fut sa suprême consolation. Cet illustre soldat méritait une meilleure fortune : il servait son pays à un moment où l'incapacité des ministres, leur incurie, la mauvaise direction imprimée à toutes les opérations amenaient des désastres contre lesquels aucun effort, aucune bonne volonté, aucun dévouement ne pouvaient prévaloir.

Le 18 septembre 1759, le chevalier de Ramsay, n'ayant plus de communications avec nos troupes, et étant hors d'état de se défendre contre les attaques concertées de la marine et de l'armée, capitula. Le feu de l'ennemi avait détruit toutes les maisons de Québec.

III

Alors que les forces navales de l'Angleterre, augmentant chaque jour, nous faisaient une loi de conduire nos opérations maritimes avec une extrême prudence, ce qui malheureusement n'avait pas encore été fait, on imagina, à Paris, que le moment était venu de porter la guerre de l'autre côté de la Manche. Or, une descente sur la côte de la Grande-Bretagne était, de tous les projets que l'on pouvait former, celui qui répondait le moins à notre

situation. Avant de songer à combattre les Anglais dans leur pays, il fallait se demander si nous étions en mesure d'assurer le passage de nos troupes. Un examen, même superficiel, de l'état de notre marine suffisait à démontrer que nous n'en avions pas les moyens. La longueur même des préparatifs excluait toute idée d'agir par surprise ; elle permettait, d'autre part, aux Anglais, de réunir, ce qui leur était facile, des forces supérieures aux nôtres. C'était donc un passage de vive force que nous devions effectuer. Dans ces conditions, comment supposer que l'escadre française, embarrassée par un convoi considérable, battrait un ennemi, prévenu de nos projets, préparé de longue main pour la lutte et très supérieur au point de vue du nombre. Ce plan une fois adopté, on décida que douze vaisseaux et trois frégates, placés sous le commandement du chef d'escadre de Laclue, partiraient de Toulon, franchiraient le détroit et viendraient se joindre à l'armée navale, réunie à Brest. On ne pouvait ignorer, à Paris, que, l'année précédente, le même chef d'escadre, sorti de Toulon, pour aller dans les Antilles, n'avait pu dépasser Carthagène, le détroit étant alors gardé par l'amiral Osborne avec dix-huit vaisseaux. L'amiral Boscawen, placé, en 1759, à la tête de l'escadre de la Méditerranée, avait les mêmes instructions que son prédécesseur. Il lui était enjoint de surveiller les forces que nous avions à Toulon et de leur livrer, si elles sortaient, un combat décisif. Depuis qu'il était question de la descente en Angleterre, les ordres donnés à l'amiral Boscawen avaient pris un caractère plus pressant. On voit donc combien il était difficile que l'escadre de Toulon pût franchir le détroit sans être vue et poursuivie, c'est-à-dire sans combat. Le chef d'escadre de Laclue partit de Toulon, le 5 août, avec douze vaisseaux. L'amiral Boscawen, après avoir croisé quelque

temps devant Toulon, était retourné à Gibraltar, à la fin du mois de juillet, laissant des bâtiments échelonnés entre ce port et le détroit afin d'être promptement averti de nos mouvements. Le 16 août, ses frégates, devançant notre escadre, lui apprirent que celle-ci avait pris la mer. L'amiral Boscawen mit immédiatement sous voiles, avec seize vaisseaux.

Dans la nuit du 16 au 17, l'escadre française s'engagea dans le détroit, par un temps obscur et un vent d'est très frais. Malgré ces conditions favorables, elle ne put échapper à l'attention des Anglais qui, prévenus de son arrivée, exerçaient une active surveillance. Les bâtiments ennemis ayant été aperçus, il était certain que nous serions poursuivis. Quoiqu'il eût prévenu ses capitaines de son intention d'aller à Cadix, le chef d'escadre de Laclue, croyant que les Anglais le chercheraient sur la côte d'Espagne, résolut de s'écarter de la terre. Quel que fût le mérite de cette détermination, il ne suffisait pas de la prendre, il fallait encore que chaque bâtiment eût la possibilité de la connaître. Vers minuit, l'*Océan*, vaisseau-amiral, diminua de voiles et alluma ses feux de poupe, qu'il éteignit promptement afin de ne pas indiquer sa position à l'ennemi, puis il fit route à l'ouest-nord-ouest. Le commandant en chef s'était trompé en pensant que les feux de poupe de son vaisseau, allumés pendant un temps très court, avaient été vus par tous ses bâtiments. L'*Océan* avait forcé de voiles en passant le détroit, laissant derrière lui les vaisseaux les moins bons marcheurs : ceux-ci, étant donnée la nouvelle route prise par l'*Océan*, devaient inévitablement se séparer de l'escadre. Les capitaines de ces vaisseaux, convaincus que leur chef irait à Cadix, ainsi qu'il l'avait annoncé, se dirigèrent vers ce port, aussitôt qu'ils se trouvèrent en dehors du détroit. Après être restés vingt-quatre heures

au large pour attendre l'escadre, ils entrèrent à Cadix. Le 17, au point du jour, le chef d'escadre de Laclue n'avait que sept vaisseaux réunis sous son pavillon : les vigies ayant signalé huit bâtiments, il fit serrer le vent, sous une voilure réduite, se berçant de l'espoir que les navires en vue étaient les vaisseaux qui s'étaient séparés de lui pendant la nuit. Peu après, dix-huit voiles furent aperçues. Aucune illusion n'était possible : c'était l'armée anglaise tout entière qui était en vue. L'escadre prit le plus près, en forçant de voiles, afin de gagner le vent à l'ennemi, mais bientôt elle fut obligée de diminuer sa vitesse pour ne pas laisser en arrière un vaisseau très mauvais marcheur, le *Souverain*. L'escadre se trouvait alors rangée dans l'ordre suivant : le *Téméraire*, le *Modeste*, le *Redoutable*, le *Souverain*, l'*Océan*, le *Guerrier* et le *Centaure*. Vers deux heures et demie, les meilleurs voiliers de l'escadre anglaise atteignirent le dernier bâtiment de notre ligne, le *Centaure*, de soixante-quatorze, capitaine de Sabran : peu après le *Guerrier*, l'*Océan* et le *Souverain* furent joints par l'ennemi. Ces quatre vaisseaux avaient des navires anglais au vent et sous le vent, et, par conséquent, combattaient des deux bords. Le *Namur*, de quatre-vingt-deux, portant le pavillon de l'amiral Boscawen, arriva, vers quatre heures, par le travers de l'*Océan* et lui envoya toute sa bordée. Le *Namur*, après un court engagement, ayant perdu son mât d'artimon, ses vergues d'hune, se retira du feu et l'amiral Boscawen mit son pavillon sur le *Newmarck*. Le *Centaure*, attaqué à deux heures et demie par le *Culloden*, avait été canonné par tous les vaisseaux anglais qui remontaient au vent et sous le vent de la ligne. Combattant des deux bords, il avait été obligé, par suite des pertes éprouvées par le personnel, de désarmer successivement la batterie des gaillards et

la batterie haute : ses mâts de hune étaient abattus et sa coque criblée par les boulets. A sept heures et demie, alors qu'il se battait depuis cinq heures consécutives, le *Centaure* amena son pavillon. Le capitaine de Sabran et son équipage méritaient une meilleure fortune. Les Anglais ne maintinrent le *Centaure* sur l'eau qu'en jetant les canons et les ancres à la mer, et ce fut avec les plus grandes difficultés, et grâce au beau temps, qu'ils réussirent à le conduire à Gibraltar. Lorsque la nuit vint, les Anglais cessèrent le feu et prirent le plus près, sous petites voiles.

Le 18, au point du jour, le *Guerrier* et le *Souverain* n'étaient plus en vue : l'escadre se trouvait réduite à quatre vaisseaux, l'*Océan*, le *Modeste*, le *Téméraire* et le *Redoutable*. Les bâtiments ennemis, couverts de voiles, étaient à leur poursuite. Le chef d'escadre de Laclue donna l'ordre de gouverner sur la terre ; il voulait jeter ses vaisseaux au plain et les brûler après avoir débarqué les équipages. A neuf heures du matin, le capitaine de Carney échoua l'*Océan*, à deux lieues de Lagos. Le marquis de Saint-Aignan, imitant cette manœuvre, jeta le *Redoutable* à la côte, à petite distance de l'*Océan*. Les deux capitaines s'occupèrent immédiatement de débarquer les équipages. Un officier fut envoyé à terre pour informer les autorités de la situation de l'escadre française et des intentions de celui qui la commandait. Les capitaines d'Herville et de Montvert, lorsqu'ils se trouvèrent en dedans de la limite des eaux territoriales, laissèrent tomber l'ancre près de deux forts élevés sur la côte. Les Anglais, sans se préoccuper de la position du *Téméraire* et du *Modeste*, mouillés dans des eaux neutres, ouvrirent le feu sur ces deux vaisseaux. Les capitaines d'Herville et de Montvert gagnèrent la terre avec leurs équipages. Des

vaisseaux ennemis vinrent se placer derrière le *Redoutable* et l'*Océan*, tirant sur ces bâtiments et sur les embarcations qui conduisaient les équipages à terre. L'*Océan* amena son pavillon. Le capitaine de ce vaisseau fut fait prisonnier avec plusieurs officiers et environ cinquante hommes, soldats, canonniers et matelots : le reste de l'équipage avait pu être débarqué. Suffren, alors lieutenant de vaisseau, était au nombre des prisonniers: devenu le chef d'une division navale, il n'oublia pas la conduite de nos adversaires à Lagos. Les Anglais, après avoir livré aux flammes l'*Océan*, le *Redoutable* et le *Modeste*, emmenèrent le *Téméraire* à Gibraltar. Lorsque les premiers coups de canon, tirés pra les vaisseaux de l'amiral Boscawen, s'étaient fait entendre, les autorités portugaises avaient paru ressentir très vivement l'injure faite à leur pavillon, mais ce sentiment n'avait pas eu une longue durée. Après avoir envoyé quelques boulets dans la direction de l'escadre anglaise, les officiers qui commandaient les forts et les batteries de côte, restèrent spectateurs des événements, se faisant ainsi complices de la violation du droit des gens dont nos ennemis se rendaient coupables.

Le cabinet de Versailles fit entendre à Lisbonne des plaintes très vives sur la conduite des officiers qui, sous le canon des forts qu'ils commandaient, avaient laissé les Anglais attaquer et prendre des vaisseaux français. Ces officiers étaient dans l'obligation d'épuiser les moyens dont ils disposaient pour empêcher cette violation du droit des gens. La Cour de Lisbonne avait le droit et le devoir d'exiger la restitution du *Téméraire*, que les Anglais avaient emmené, et une indemnité représentant la valeur des trois vaisseaux brûlés à Lagos, ces quatre bâtiments ayant été capturés dans les limites des eaux territoriales du Portugal. Cette affaire, une fois terminée

avec l'Angleterre, le gouvernement portugais l'eût traitée avec nous. C'est ainsi que les choses se seraient passées, si la Cour de Londres, s'inclinant devant les règles du droit international, avait reconnu la faute commise par l'amiral Boscawen. Mais l'Angleterre, qui avait brûlé trois vaisseaux et emmené le quatrième à Gibraltar, ne voulait admettre aucune réclamation ; d'autre part, le Portugal étant un allié, non seulement fidèle mais utile, elle jugea nécessaire de donner à cette puissance une satisfaction apparente. Un ambassadeur extraordinaire, lord Knowles, envoyé à Lisbonne, déclara, devant le corps diplomatique assemblé, que le roi d'Angleterre, regrettant l'événement qui venait de se produire, présentait ses excuses au roi de Portugal. Lord Knowles ajouta, ce qu'il ne fit probablement pas sans sourire, que les officiers de la marine anglaise se montreraient désormais plus circonspects. Les cinq vaisseaux entrés à Cadix, saisissant un moment favorable, purent repasser le détroit et rentrer à Toulon.

On se rappelle que le ministre avait fait désarmer, à la fin de l'année 1756, douze vaisseaux, sur les dix-sept dont l'escadre de la Méditerranée était composée, et cela à un moment où les Anglais avaient plus de cent vaisseaux à la mer, une réserve dans leurs ports, prête à combler les vides pouvant se produire, et, sur les chantiers, des vaisseaux dont on pressait l'achèvement avec la plus grande activité. Les équipages des douze vaisseaux désarmés furent renvoyés dans leurs quartiers, et, par conséquent, l'instruction, acquise dans la campagne de Minorque, se trouva perdue. Le ministre agissait comme les armateurs qui, après chaque voyage, pour ne pas avoir à payer les salaires des équipages, désarment leurs navires pendant le temps que ceux-ci sont sans emploi. Au commencement de 1757, le mi-

nistre voulant envoyer quelques vaisseaux dans le Levant et d'autres dans l'Océan, fit armer des bâtiments qui, aussitôt hors du port, prirent la mer pour se rendre à leur destination. Personne ne se demandait, à Paris, si, dans ces conditions, un vaisseau français pouvait, avec des chances de succès, lutter contre un vaisseau anglais, de même force, armé depuis l'ouverture des hostilités. Il faut ajouter que la formation des équipages était, chaque jour, rendue plus difficile par la conduite du gouvernement à l'égard des matelots. Lors du désarmement des douze vaisseaux, les équipages avaient été congédiés sans être payés ni du présent, ni de l'arriéré. Sachant ce qui les attendait, les marins des classes disparaissaient quand il était question de faire des levées : il fallait employer des troupes pour les rechercher et les conduire dans les ports. Aussitôt embarqués, les matelots saisissaient la première occasion favorable pour déserter. Les bons étaient surtout rares : ceux-là passaient à l'étranger, certains d'avoir de l'emploi. Lorsque le projet de descente en Angleterre fut adopté, le ministre prescrivit d'armer trois vaisseaux et de les adjoindre à l'escadre de la Méditerranée. Quoique le ministre eût donné un peu d'argent pour payer des à-comptes de solde aux matelots, le recrutement du personnel ne cessait de présenter de grandes difficultés. Pendant le temps passé dans l'arsenal par les vaisseaux en armement, de continuelles désertions se produisirent. Cet état de choses se maintint jusqu'au jour du départ. Dans ces conditions, on conçoit ce que devait être l'instruction militaire des équipages ; le rôle des officiers était évidemment fort difficile à cette époque.

Lorsque de Laclue appareilla de Toulon pour se rendre dans l'Océan, sur les douze vaisseaux placés sous ses

ordres, six étaient armés depuis quelque temps, trois ne comptaient, comme navigation en escadre, que la traversée de Toulon à Carthagène et de Carthagène à Toulon, et trois sortaient du port. La plupart de ces bâtiments n'avaient donc pas et ne pouvaient pas avoir la pratique de la navigation d'escadre. Doit-on s'étonner que, franchissant de nuit, les feux éteints, le détroit de Gibraltar, de Laclue n'ait pas trouvé, le lendemain matin, les douze vaisseaux réunis sous son pavillon. Il a peut-être mal conduit son escadre : il y a même lieu de croire que, pressé de s'éloigner, après avoir aperçu les navires anglais, il a, en faisant trop de toile, rendu la séparation inévitable. On est surtout en droit de lui reprocher de s'être dirigé vers le large, après avoir prévenu ses capitaines qu'il irait à Cadix en sortant du détroit. Cette indication constituait un rendez-vous qu'il donnait en cas de séparation. Après ces observations sur la conduite du chef de l'escadre, il convient d'indiquer quelle est la responsabilité incombant au ministre. Dans toute affaire de guerre, il ne suffit pas d'examiner les actes de celui qui commande, il faut aussi se rendre compte de la valeur des instruments remis entre ses mains et de la relation existant entre les forces placées sous ses ordres et la mission dont il est chargé. Le désarmement, à la fin de l'année 1756, de l'escadre de Toulon, et l'adoption du système consistant à armer des navires au fur et à mesure des besoins, la conduite du ministère à l'égard des marins des classes, rendant très difficile le recrutement du personnel, l'envoi à la mer de navires sortant du port et n'ayant pas, par conséquent, une instruction militaire suffisante, l'ordre de départ donné à une escadre chargée d'une mission très difficile, puisqu'elle devait trouver des forces supérieures dans le détroit et sur nos côtes, alors qu'elle n'avait pas encore

la cohésion nécessaire, telles sont les fautes ayant une grande part, si ce n'est la principale, dans le désastre subi par l'escadre que commandait de Laclue. Ce qui se passait à Toulon, se produisant dans tous nos ports, on est amené à conclure que le ministre et ceux qui présidaient à la direction de nos forces navales étaient complètement dépourvus des connaissances que comportait leur emploi.

LIVRE XIV

La croisière anglaise, devant Brest, chassée par le mauvais temps, se réfugie à Torbay. — Départ du maréchal de Conflans. — Bataille de Quiberon. — Pertes éprouvées par l'escadre française. — Une partie de nos vaisseaux arrive à Rochefort. — Vaisseaux entrés dans la Vilaine. — Thurot sort de Dunkerque. — Sa croisière. — Perte du Canada. — Les Anglais se rendent maîtres de Belle-Isle. — Prise de l'île de la Dominique dans les Antilles. — Alliance de la France et de l'Espagne. — Les troupes franco-espagnoles entrent en Portugal. — La Martinique, Sainte-Lucie, Saint-Vincent et la Grenade tombent au pouvoir des Anglais. — Expédition à Terre-Neuve. — Vaisseaux et frégates donnés au gouvernement par les provinces et les grands corps de l'État.

I

L'amiral Hawke croisait devant Brest, lorsqu'un coup de vent le mit dans l'obligation de chercher un refuge à Torbay. Le maréchal de Conflans prit la mer, le 14 novembre, se rendant dans la baie de Quiberon avec vingt vaisseaux. Les chefs d'escadre de Beaufremont, Saint-André Duverger et Guébriant de Budes commandaient les divisions de l'armée. Celle-ci, partie avec une faible brise du nord-nord-est, trouva, au large, des vents contraires qui ne lui permirent pas de faire route directement pour sa destination. Le 18, elle était en calme à vingt-cinq lieues environ dans le sud-ouest de Belle-Isle. Le 19, dans la nuit, le vent s'étant levé de l'ouest, le maréchal se dirigea sur le golfe du Morbihan

dans lequel il comptait entrer le lendemain. Le vent, passant à l'ouest-nord-ouest, augmenta rapidement. « Je fus même obligé, dit l'amiral, de faire peu de voiles dans la crainte de me trouver trop tôt sur la terre. » M. de Conflans devait, le lendemain, regretter de ne pas s'être hâté davantage, car, au point du jour, il était encore loin de Belle-Isle. Des bâtiments furent aperçus : peu après, on signala dix-sept navires. Comme, dans ce nombre, on n'apercevait que sept ou huit vaisseaux, M. de Conflans se persuada qu'il avait devant lui la division du commodore Duff. « Je ne doutai pas, écrivit-il, que c'était l'escadre de huit vaisseaux qui étaient depuis longtemps en station dans la baie de Quiberon, lesquels, avertis de ma sortie de Brest, prenaient le large pour éviter d'être rencontrés par l'armée du roi. » Dès le début, on est frappé de l'inexpérience du commandant en chef ; parti de Brest depuis cinq jours, il ne lui vient pas à l'esprit que l'amiral Hawke a pu quitter Torbay, comme lui-même a quitté Brest. Plein de confiance, ne croyant pas à la nécessité de se hâter, il fait chasser les bâtiments en vue sans observer d'ordre. Mais les choses ne tardent pas à changer de face : ce que M. de Conflans apercevait, c'était la flotte anglaise venant de Torbay. Le commodore Duff avait été prévenu, le 16, que la flotte française était à la mer : après avoir donné aux vaisseaux qui faisaient partie de sa division, l'ordre de rejoindre l'amiral Hawke, il était resté, au large de Belle-Isle, avec ses frégates, pour surveiller nos mouvements.

L'amiral Hawke avait quitté Torbay pour reprendre sa croisière, le 14 novembre, c'est-à-dire le jour où le maréchal de Conflans était sorti de Brest. Informé, par ses éclaireurs, du départ de l'armée française, il s'était mis immédiatement à sa recherche. La flotte anglaise

ayant été ralliée, depuis qu'elle avait quitté Torbay, par quatre vaisseaux de cinquante, formait un total de vingt-sept vaisseaux, dont un de cent canons et deux de quatre-vingt-dix. L'amiral Saunders, venant de l'Amérique du Nord, mouillait à Torbay peu après le départ de cette flotte. Sans attendre les ordres du gouvernement, cet amiral, convaincu que sa conduite serait approuvée, prit la mer avec dix vaisseaux pour rejoindre l'amiral Hawke. Ce dernier se dirigea sur Belle-Isle, sachant bien qu'il trouverait M. de Conflans dans les parages de la baie de Quiberon. Après avoir été porté au large par le mauvais temps, il courait sur la terre, dans la matinée du 20, lorsque la flotte française fut aperçue. La position des deux armées, vers huit heures du matin, était celle-ci : les Français, venant du sud-ouest, couraient grand largue sur Belle-Isle, et les Anglais, qui arrivaient de l'ouest, faisaient route, vent arrière, sur le même point. Dans ces conditions, les deux flottes se rapprochaient rapidement. Surveiller la flotte française, mouillée sur la rade de Brest, la poursuivre si elle prenait la mer, et la combattre partout où il pourrait la rencontrer, tels étaient les ordres formels, absolus, que l'amiral Hawke avait reçus de son gouvernement. C'était sur lui que reposait la sécurité de l'Angleterre, troublée, anxieuse, comme elle l'est toujours lorsqu'il s'agit de l'invasion de son territoire. Étant donnée la situation que nous venons d'indiquer, le commandant en chef de l'armée anglaise n'avait à faire ni de longs calculs ni de longues réflexions : rencontrant les Français, et ayant, d'autre part, sur eux, l'avantage du nombre, il devait concentrer tous ses efforts sur un seul but : les joindre et leur livrer un combat décisif. L'ennemi, qui n'était pas en ordre, occupait un grand espace. L'amiral Hawke, comprenant la nécessité de retarder notre marche afin de permettre

au gros de sa flotte d'arriver sur le lieu du combat, fit aux navires avancés le signal d'engager l'action.

L'amiral français allait à Quiberon pour prendre, sous son escorte, les navires sur lesquels devaient être embarquées les troupes destinées à opérer la descente en Angleterre. Un convoi, portant vingt mille hommes, ne pouvait faire route pour sa destination si la mer n'était pas libre. Les ministres de Louis XV, au lieu de comprendre, par cette raison même, que nous étions dans l'impossibilité de mettre à exécution le projet de descente en Angleterre, avaient admis la nécessité, pour la flotte française, de livrer bataille à l'amiral Hawke. Le ministre de la marine, Berryer, poussant, jusqu'à la plus extrême limite, l'ignorance de la fonction qu'il exerçait, écrivait au duc d'Aiguillon : « Le maréchal n'est pas assez manœuvrier pour pouvoir espérer de son habileté une campagne savante qui puisse contenir les ennemis et je regarde un combat comme inévitable : alors il vaut mieux qu'il se donne avant que notre convoi soit au large. S'il nous est avantageux, nous passerons facilement : s'il est douteux, il peut encore faciliter le passage : si l'escadre est écrasée, les troupes de terre ne seront pas perdues. » Ainsi, les ministres remettaient le sort de l'expédition au hasard d'un combat qui, de toute évidence, devait être inégal.

M. de Conflans parut d'abord reconnaître que la rencontre avec l'escadre anglaise était inévitable : après avoir prescrit l'ordre de marche sur une ligne, il fit le signal de se préparer à combattre. Les Anglais, qui suivaient nos mouvements avec la plus grande attention, étaient persuadés que nous prenions nos dispositions pour livrer bataille. Peu après, la manœuvre de l'armée française sembla trahir un changement dans l'esprit de son chef. En effet, celui-ci, revenu de sa

première impression, ne voyait plus que la grave responsabilité qui pesait sur lui : les illusions ministérielles étaient fort loin, et la vérité lui apparaissait. Il n'était en position ni de vaincre les Anglais, ni de leur faire de telles avaries que ceux-ci fussent dans l'impossibilité de s'opposer au passage du convoi. M. de Conflans n'eut plus alors d'autre pensée que d'éviter le combat, et il se persuada que ce résultat serait obtenu s'il gagnait le golfe du Morbihan avant l'arrivée des Anglais sur la pointe de Belle-Isle. Il fit alors le signal de forcer de voiles, mais ses ordres, quels qu'ils fussent, ne pouvaient diminuer la distance qui le séparait du point où il se proposait de conduire sa flotte. Au lieu de reconnaître que des circonstances, indépendantes de sa volonté, le mettaient dans l'obligation de combattre, ce qui était d'ailleurs conforme à l'esprit de ses instructions, le maréchal admit, d'une part, qu'il serait en sûreté dans la baie de Quiberon, et, d'autre part, qu'il atteindrait cette baie avant d'être joint par les Anglais.

Le temps s'écoulait et les deux armées se rapprochaient rapidement. Vers deux heures de l'après-midi, alors que le vaisseau-amiral le *Soleil-Royal*, marchant en tête de la flotte française, doublait les Cardinaux, les bâtiments avancés de l'armée anglaise ouvraient le feu sur les vaisseaux placés à la queue de notre ligne. Les navires ennemis, à mesure qu'ils arrivaient à portée de canon, se joignaient à ceux des leurs qui étaient engagés. Notre arrière-garde, tout en ripostant avec vigueur, continait sa route vers le nord. L'amiral Hawke devait-il la suivre et s'enfoncer, avec elle, dans le golfe du Morbihan : cette question exigeait une solution immédiate. Le pilote, insistant sur les dangers que cette manœuvre ferait courir à la flotte anglaise, l'amiral Hawke lui dit :

« Vous avez rempli votre devoir en me faisant cette observation, maintenant exécutez mes ordres et conduisez-moi bord à bord du navire amiral français. » L'armée anglaise poursuivit sa route, entourant notre arrière-garde qu'elle combattait au vent et sous le vent. Les capitaines anglais avaient un rôle peut-être difficile, sous le rapport de la navigation, mais très simple au point de vue de l'action. Combattant deux et trois contre un, ils n'avaient ni ordre à observer, ni précautions à prendre. Enfin, les Anglais avaient, outre la supériorité du nombre, l'avantage dévolu à toute armée attaquant l'arrière-garde d'un ennemi qui se retire devant elle. Bien différent était le rôle des capitaines français, obligés de suivre l'amiral qui poursuivait sa route sans donner d'ordres, comme s'il eût été étranger à ce qui se passait. Les vaisseaux composant la première moitié de la ligne française n'avaient pas d'adversaires, tandis que les autres luttaient contre des forces supérieures. Le vent, passant au nord-nord-ouest, rompit notre ligne, favorisant, en même temps, l'arrivée des vaisseaux anglais qui étaient restés en arrière. A trois heures et demie, l'amiral français prit la bordée qui le rapprochait du point où l'on combattait. Le *Formidable*, qui portait le pavillon du chef d'escadre Saint-André Duverger, après une glorieuse défense, était contraint de se rendre. Le commandant du vaisseau, frère du chef d'escadre, était au nombre des morts. Le brave capitaine de Kersaint, commandant le *Thésée*, pressé par plusieurs navires ennemis, voulut se servir de sa batterie basse, mais l'eau, entrant par les sabords de dessous le vent, engloutit le vaisseau : vingt hommes à peine échappèrent à ce désastre. Le *Héros*, après avoir opposé une résistance énergique aux nombreux adversaires qui le combattaient, amena son pavillon ; le capitaine de Sansay

laissa tomber une ancre. Les Anglais, estimant que ce vaisseau était hors d'état de s'éloigner, n'en prirent pas possession. Lorsque la nuit fut venue, le capitaine de Sansay fit couper le câble et échoua le *Héros* dans la rade du Croisic. Le *Juste,* après avoir combattu plusieurs vaisseaux, s'éloigna du champ de bataille et jeta l'ancre sur la côte ; les deux frères, les capitaines de vaisseau de Saint-Allouarn, l'un, capitaine, et l'autre, second du *Juste,* avaient été tués.

Le *Soleil-Royal,* arrivé sur le lieu du combat, échangea quelques bordées avec les navires ennemis qu'il rencontra. M. de Conflans se proposait de gagner le large, espérant probablement que la plus grande partie de l'armée serait en état de le suivre, mais, en manœuvrant pour éviter des abordages, il se sous-venta. Le *Soleil-Royal,* se trouvant dans l'impossibilité de doubler le Four, M. de Conflans prit le parti de mouiller sur la rade du Croisic. Vers cinq heures, la nuit vint et le combat cessa. Les Anglais, ralliant le pavillon de l'amiral Hawke, laissèrent tomber l'ancre sous l'île Duret. Les capitaines français cherchaient le *Soleil-Royal* afin de recevoir des ordres ou d'imiter sa manœuvre. Quelques-uns, ayant aperçu le vaisseau-amiral courant dans la direction du sud, prirent le large et firent route sur Rochefort où ils arrivèrent sans avoir été inquiétés par l'ennemi. Les vaisseaux le *Glorieux,* l'*Inflexible,* le *Robuste,* le *Dragon,* l'*Eveillé,* le *Brillant,* le *Sphynx,* ainsi que les frégates et les corvettes étaient, à la fin du jour, près de l'embouchure de la Vilaine. Se trouvant par des petits fonds, ignorant les intentions du commandant en chef, les capitaines de ces bâtiments laissèrent tomber l'ancre. Ne recevant pas d'ordres, n'apercevant aucun bâtiment de l'escadre, et convaincus, d'autre part, que l'armée anglaise tout

entière les attaquerait le lendemain, ils prirent, en conseil, la détermination d'entrer dans la Vilaine.

Le 21, au point du jour, le maréchal de Conflans put constater que, de toute son escadre, il ne restait, dans la baie, que le *Soleil-Royal*, sur lequel il avait son pavillon, le *Juste* et le *Héros*. Le vaisseau-amiral et le *Juste* étaient à l'ancre : on a vu plus haut que le *Héros* avait été jeté à la côte, le 20, dans la soirée, par le capitaine de Sansay. La flotte anglaise n'avait pas quitté son mouillage ; pendant la nuit, deux de ses vaisseaux, l'*Essex* et la *Résolution* s'étaient perdus sur le Four.

Avant même que l'ennemi eut fait un mouvement pour l'attaquer, M. de Conflans fit jeter le *Soleil-Royal* à la côte ; lorsque le vaisseau fut échoué, il donna l'ordre de l'évacuer et de le livrer aux flammes. Le *Héros*, dont l'équipage avait gagné la terre, fut brûlé par les Anglais. Le *Juste*, manœuvrant pour échapper à l'ennemi, coula à l'entrée de la Loire ; la plus grande partie des officiers et de l'équipage trouva la mort dans ce naufrage. Telle fut la bataille de Quiberon dans laquelle les Français perdirent le *Soleil-Royal*, le *Héros*, le *Juste*, le *Formidable* et le *Thésée*. A ces cinq bâtiments, il faut ajouter l'*Inflexible*, un des vaisseaux entrés dans la Vilaine, qui se jeta à la côte et ne put être relevé. Les Anglais, ainsi que nous l'avons vu plus haut, n'eurent à regretter que la perte de l'*Essex* et de la *Résolution*.

Le projet de descente en Angleterre, étant donnée l'infériorité de nos forces navales, ne supportait pas l'examen. Si l'escadre de Laclue était parvenue à rallier Brest, la situation aurait pu paraître meilleure, à Paris, mais elle ne l'eût été qu'en apparence. On ne doit pas, en effet, perdre de vue que l'escadre de l'amiral Boscawen, n'ayant plus à surveiller le port de Toulon, aurait fait route vers le nord ; elle se serait

jointe aux forces réunies par l'Angleterre pour s'opposer à l'expédition. Dans tous les cas, après le désastre subi par l'escadre de la Méditerranée, il n'était plus permis de conserver le moindre espoir de succès. Le gouvernement de Louis XV laissa aller les choses, non qu'il eût confiance dans le résultat, mais simplement parce qu'il était incapable de prendre une décision. Comme il n'existait aucune autorité, assez sûre d'elle-même pour imposer sa volonté, tout le monde donnait des ordres. Le duc d'Aiguillon, gouverneur de la Bretagne, avait le commandement des troupes de terre : pour lui complaire, les transports, au lieu de mouiller sur la rade de Brest et dans les ports, placés sur la route de l'escadre, se réunissaient à Vannes. C'était une difficulté nouvelle ajoutée à toutes celles que l'on devait surmonter : il fallait en effet que l'escadre trouvât deux occasions favorables, la première pour se rendre à Quiberon, et une seconde lui permettant de prendre le large avec le convoi.

La marine, c'est-à-dire le seul service pouvant donner un avis utile, n'est pas consultée : comme elle ne montre aucun enthousiasme pour l'expédition, on l'accuse de timidité. « La timidité de notre marine m'afflige et m'humilie, écrivait le maréchal de Belle-Isle au duc d'Aiguillon, surtout après l'état où je l'ai vue au commencement du siècle. Il faudra bien que le roi donne des ordres absolus à M. de Conflans. Celui-ci ne demande pas mieux, à ce que j'entends dire, mais cela ne suffit pas. » Le maréchal de Belle-Isle est tellement étranger à la question maritime qu'il ne paraît pas soupçonner la différence profonde existant entre la marine de Louis XIV et celle dont dispose la France en 1759. Pour le maréchal, le projet de descente en Angleterre ne présente aucune difficulté : que « des

ordres absolus » soient donnés et le succès est certain. Pontchartrain ne raisonnait pas autrement lorsqu'il adressait des instructions à Tourville pour la campagne de 1692. Le ministre donnait des ordres impératifs et ces ordres avaient pour conséquence le désastre de la Hougue. Quel chef le gouvernement met-il à la tête d'une flotte, à laquelle incombe la lourde charge de conduire le convoi sur les côtes d'Angleterre, en présence d'un ennemi supérieur en nombre et qui est sur ses gardes. Un homme brave, assurément, ayant rendu des services à son pays, principalement à Saint-Domingue où il a battu les Anglais; mais M. de Conflans, qui a servi honorablement, comme capitaine de vaisseau, dans la guerre de la succession d'Autriche, ne figure pas dans les rencontres qui ont eu lieu sur mer, depuis l'ouverture des hostilités, c'est-à-dire depuis 1756. En temps de guerre, c'est la victoire qui fait les maréchaux, et le chef de notre flotte reçoit cette suprême récompense avant même d'avoir vu l'ennemi. M. de Conflans, ayant livré son escadre à tous les hasards, au lieu de la diriger, n'avait pas fait son devoir; mais, dans la perte de la bataille de Quiberon, la responsabilité des ministres de Louis XV était plus grande que celle du chef de la flotte. Le gouvernement, après avoir imposé un plan de campagne qui n'était dangereux que pour la marine française, avait donné un chef incapable à l'escadre chargée de l'exécuter.

Dans les engagements particuliers qui se produisent dans le cours de cette guerre, nous sommes quelquefois heureux, mais, le plus souvent, la fortune nous est contraire. Il est facile d'en déterminer la cause, d'après les rapports des capitaines anglais eux-mêmes. Citons quelques exemples. Le 21 février 1759, la frégate française la *Bellone*, de trente-deux, capitaine de Beau-

harnais, combat la frégate anglaise, de même force, la *Vestale*. Après un engagement « désespéré », dit le rapport anglais, qui dure quatre heures, la *Bellone* amène son pavillon. Ce qui lui reste de mâture tombe lorsque les Anglais en prennent possession. La frégate française a quarante hommes tués et un grand nombre de blessés : sur la frégate anglaise, le nombre des tués est de cinq et celui des blessés de vingt-deux.

La frégate française, de quarante, la *Danaé*, attaquée, le 28 mars 1759, par les frégates *Southampton* et *Melampus*, se défend avec vigueur. La *Danaé*, lorsqu'elle amène son pavillon, avait, dit le rapport anglais, de trente à quarante tués et un grand nombre de blessés. Un homme tué et deux blessés, à bord du *Southampton*, et huit tués et vingt blessés, sur le *Melampus*, telles étaient les pertes des Anglais. La frégate anglaise, l'*Œolus*, de trente-deux, capture une petite frégate française de vingt canons, la *Mignonne*. Celle-ci comptait plus de cent hommes hors de combat, sur un équipage de cent quarante-trois hommes. La prise de la *Mignonne* n'avait coûté à l'*Œolus* que deux blessés.

La frégate l'*Aréthuse*, de trente-deux, capitaine de Vaudreuil, partie de Rochefort pour se rendre à Brest, fut prise, le 26 mai 1759, après un engagement très vif, par les frégates la *Tamise*, de trente-deux, et la *Vénus*, de trente-six. L'*Aréthuse* avait soixante hommes hors de combat, la *Tamise* quinze et la *Vénus* quatre. La frégate, de trente-deux, la *Vestale*, capitaine Boisberthelot, sortie de la Vilaine en janvier 1761, pour se rendre à Brest, fut rencontrée et prise par la frégate de trente, l'*Unicorne*. Le nombre des tués et des blessés, sur la *Vestale*, dit le rapport anglais, était très grand. L'*Unicorne* avait cinq tués et dix blessés. Le 23 janvier 1761, la frégate de trente-deux, la *Félicité*, capitaine Donnel,

partie de Cherbourg et allant à la Martinique, combat, avant d'être sortie de la Manche, la frégate anglaise, de trente-deux, le *Richemond*. La frégate française succombe: elle a perdu son capitaine et compte environ cent hommes tués ou blessés. Son adversaire, le *Richemond*, a trois tués et treize blessés.

Les pertes éprouvées par ces différents bâtiments montrent à la fois l'énergie de la défense et la faiblesse des institutions; il est évident que nos bâtiments se trouvent dans un état d'infériorité manifeste relativement à ceux de l'ennemi. Pour le ministère de la marine, un navire sur lequel on met des canons est un navire de guerre. On n'a pas un seul instant la pensée que les canons ne représentent rien, s'ils ne sont pas servis par un personnel capable. Dans la direction des opérations aussi bien que pour l'armement des bâtiments, on voit clairement que l'idée maritime est toujours absente.

II

Pendant que nous faisions, à Brest, les préparatifs de l'expédition d'Angleterre, on armait, à Dunkerque, une division, qui devait opérer une diversion, en menaçant les côtes d'Écosse et d'Irlande. Un corsaire fameux, Thurot, nommé capitaine de flûte, avait le commandement de cette division, sur laquelle étaient embarqués douze cents soldats. Quoique le port de Dunkerque fût surveillé de très près par les Anglais, Thurot, profitant d'un temps brumeux, gagna le large sans être aperçu.

Sa division comprenait la frégate le *Maréchal de Castries*, de quarante-quatre, qu'il montait, les frégates la *Bégon*, de trente-six, la *Blonde*, de trente-deux, la *Terpsichore*, de vingt-six, et les corvettes le *Faucon* et l'*Amaranthe*, de dix-huit. La nouvelle du départ du capitaine Thurot jeta l'alarme dans toute l'Angleterre. Le gouvernement prit, tant était grande la crainte que ce vaillant homme de mer inspirait, des précautions extraordinaires pour la défense des côtes du Royaume-Uni. Des divisions légères furent immédiatement envoyées à la poursuite des navires sortis de Dunkerque. Un historien anglais a dit : « Le ministère, aussitôt qu'il eut connaissance de la sortie du capitaine Thurot, expédia des courriers à tous les commandants des troupes de la partie septentrionale de la Grande-Bretagne ; ceux-ci eurent l'ordre de tenir les fortifications des côtes dans le meilleur état de défense et d'être prêts à repousser les Français partout où ils se présenteraient. Le plus grand éloge que l'on puisse faire de ce fameux corsaire, est de rapporter les alarmes que son petit armement causa en Angleterre. » Toutes les villes situées près du littoral demandèrent des troupes et celles qui ne purent en obtenir réunirent des milices. La ville de Liverpool, qui avait eu, depuis le commencement de la campagne, plus de cent bâtiments de commerce, enlevés par nos corsaires, fut prise d'une véritable frayeur. Les autorités, assemblées à la hâte, proposèrent de lever, aux frais des habitants, vingt compagnies, comprenant chacune cent hommes, et d'élever des batteries dont l'armement n'atteignait pas moins de cinquante canons.

Aussitôt à la mer, Thurot fit route vers le nord, enlevant, sur sa route, des navires de commerce qu'il conduisit en Suède et en Norvège afin que les Anglais perdissent sa trace. Pendant cette première partie de la

campagne, le mauvais temps, le froid, l'humidité, firent beaucoup souffrir les équipages et les soldats passagers. Dans les premiers jours de décembre, la division se dirigea vers le sud : tenant la mer, en plein hiver et par cette latitude, elle eut à lutter, ce qui ne peut surprendre, contre des coups de vent continuels. On était à la fin de janvier lorsque nos bâtiments eurent connaissance de la terre, au nord de l'Irlande. Des séparations s'étaient produites, et la division ne comptait plus que trois frégates, le *Maréchal de Castries*, que montait Thurot, la *Terpsichore* et la *Blonde*. Les équipages étaient extrêmement fatigués par cette pénible navigation, et les vivres commençaient à manquer. Thurot apprit, à l'île d'Ylay, la perte de la bataille de Quiberon, mais, supposant que cette nouvelle lui était donnée pour le tromper, et ne voulant pas, d'autre part, revenir en France sans avoir tenté quelque opération militaire, il se dirigea vers la côte d'Irlande. Les frégates jetèrent l'ancre, le 28 février, devant Carrik-Fergus. Mille hommes environ, soldats et matelots, mis à terre, s'emparèrent de la ville et du château et firent la garnison prisonnière. Thurot, apprenant d'une manière certaine la défaite de M. de Conflans, comprit qu'il n'avait plus de rôle à jouer à terre ; après avoir embarqué des vivres qui lui furent donnés, sur sa réquisition, par la ville de Belfast, il appareilla.

Aussitôt que la présence de Thurot devant Carrick-Fergus avait été connue, des troupes s'étaient mises en marche pour s'opposer au débarquement des Français. Trois frégates, qui étaient au mouillage à Kingsale, près de Cortk, prirent la mer. A peine Thurot avait-il gagné le large qu'il aperçut, près de l'île de Man, les trois frégates anglaises : celles-ci, qui étaient au vent, se portèrent sur la division française et l'action s'engagea. Nos

navires, encombrés de prisonniers et de malades, ayant une partie de leurs canons dans la cale, mesure que le mauvais état des coques avait rendu nécessaire, n'étaient pas en état de combattre des bâtiments sortant du port. Il y eut, en outre, peu d'ensemble dans la résistance : la *Blonde* et la *Terpsichore* ne s'étaient pas rangées, dès le début du combat, auprès du commandant de la division. Deux frégates ennemies, profitant habilement de cette situation, attaquèrent le *Maréchal de Castries*. La défense de cette frégate fut digne de l'homme qui la commandait. Thurot, voyant qu'il avait, dans ce combat d'artillerie, une infériorité marquée, voulut aborder un de ses adversaires, mais, par suite du délabrement de ses mâts et de ses voiles, il ne put y parvenir. Le *Maréchal de Castries,* sa mâture abattue, ses canons démontés, était sur le point de couler. Thurot ne voulait pas se rendre ; il parcourait le pont, encombré de morts et de mourants, encourageant le reste de son équipage, lorsqu'il fut frappé mortellement. Le *Maréchal de Castries* amena alors ses couleurs : les deux autres frégates succombèrent peu après. Le capitaine Elliot, qui exerçait, en vertu de son ancienneté, le commandement des trois frégates, reçut non seulement du gouvernement, mais de toutes les parties du Royaume-Uni, les plus vives félicitations. Les Anglais étaient heureux d'être délivrés de la crainte que Thurot leur inspirait. Toutefois, nous devons dire que la nouvelle de la mort du vaillant corsaire fut accueillie par un très vif sentiment de regret. La réputation de Thurot, que l'on peut appeler le Jean Bart du XVIII[e] siècle, était très grande en France, mais elle l'était peut-être plus encore en Angleterre. Thurot était renommé, de l'autre côté de la Manche, non seulement pour sa bravoure, son extrême habileté et ses remarquables talents

comme marin, mais aussi pour son humanité, sa courtoisie et sa générosité. L'opinion publique honorait l'homme qui avait, pour mobile de ses actions, l'honneur et non le souci de l'argent. Thurot était parti de Dunkerque avec cinq bâtiments et il n'en avait que trois le jour où il eut à combattre les frégates anglaises. Pendant la pénible traversée du sud de la Norvège au nord de l'Irlande, deux bâtiments, la *Bégon* et l'*Amaranthe*, avaient été perdus de vue. On n'entendit plus parler du premier : le second se rendit au point qui lui avait été assigné en cas de séparation. Après une attente de quelques jours, n'apercevant aucun navire de la division, le capitaine de l'*Amaranthe* fit route, par l'ouest de l'Irlande, et il arriva, le 24 février, à Saint-Malo, avec un équipage, « mourant de fatigue, de faim et de soif », suivant les termes de son rapport.

Nous terminerons ce qui a trait à l'expédition d'Angleterre en disant ce qu'il advint des vaisseaux et des frégates entrés dans la Vilaine. L'ordre d'en sortir leur fut expédié de Paris aussitôt que le ministre eut, entre les mains, le rapport du plus ancien des capitaines, le capitaine de vaisseau Villars de la Brosse. Berryer parut surpris d'apprendre que dix vaisseaux anglais, croisant dans la baie de Quiberon, constituaient un obstacle avec lequel il fallait compter. Il prescrivit de désarmer les vaisseaux et les frégates qui se trouvaient dans la Vilaine : puis, comme s'il se fût proposé de montrer publiquement qu'il accusait de mauvais vouloir ou d'incapacité les capitaines qu'il venait d'éloigner, en désarmant leurs navires, il offrit le commandement de ces mêmes navires aux officiers qui s'engageraient à descendre la rivière sans se préoccuper de la croisière anglaise. C'était une grave atteinte portée à la discipline. Berryer fit armer quatre vaisseaux ; il confia le commandement des deux

premiers à des officiers de la marine royale et celui des deux autres à des officiers de la Compagnie des Indes. Le ministre, en prenant cette dernière mesure, semblait proclamer le peu de confiance que lui inspiraient les officiers de la marine de l'État. C'était une nouvelle faute qu'il commettait. Les quatre vaisseaux réarmés s'étaient à peine mis en mouvement, pour se conformer aux intentions du ministre, que la division anglaise, stationnée dans la baie de Quiberon, prenait position à l'embouchure de la Vilaine. Il fallait une ignorance bien grande de la part de ceux qui, à Paris, donnaient des ordres, pour supposer qu'il n'en serait pas ainsi. Le ministre fut donc obligé de reconnaître que l'appareillage des navires entrés dans la Vilaine ne pouvait avoir lieu que si une occasion favorable se présentait. Il fit désarmer les bâtiments donnés aux officiers de la Compagnie des Indes, mesure qui mit fin à une situation blessante pour le corps des officiers de marine.

Le 6 janvier 1761, les lieutenants de vaisseau de Ternay et Hector, profitant d'un temps brumeux, appareillèrent avec les vaisseaux le *Dragon* et le *Brillant*; trompant la surveillance de la croisière anglaise, ils gagnèrent le large et arrivèrent, le 10, à Brest. Une corvette et deux frégates partirent vingt-quatre heures après les vaisseaux; les deux premiers bâtiments atteignirent Brest, mais le troisième fut pris. Les lieutenants de vaisseau de Ternay et Hector, revenus dans la Vilaine, réussirent à prendre la mer avec les vaisseaux le *Robuste* et l'*Éveillé*. Chassés par la croisière anglaise, forte de huit vaisseaux, qui leur barrait la route de Brest, les capitaines français firent route au sud et entrèrent à la Corogne où ils restèrent bloqués jusqu'à la fin de l'année. Ce fut seulement en janvier 1762 qu'ils arrivèrent à Brest. Les vaisseaux qui se trouvaient encore

dans la Vilaine, rallièrent ce port au mois d'avril de la même année.

C'est à la journée du 24 novembre que s'arrête l'histoire de la marine française pendant le cours de cette guerre. Berryer, qui avait amené, par son incapacité, la perte de la marine, déclara que celle-ci était inutile. Comme la question d'argent dominait ses décisions, il supprima toute dépense la concernant. Le ministre cessa d'approvisionner les magasins des ports, prêta les navires de guerre au commerce, et bientôt nos arsenaux furent vides d'hommes et de matériel. L'Angleterre, devenue maîtresse de la mer, put impunément envoyer des convois chargés de troupes, sans l'escorte de ses flottes, pour s'emparer de nos colonies, le seul but qu'elle poursuivait en nous faisant la guerre.

Après la prise de Québec, l'amiral Saunders était parti pour l'Angleterre, laissant, dans cette place, une garnison de sept à huit mille hommes sous les ordres du général Murray. Le Saint-Laurent n'étant pas navigable pendant l'hiver, la garnison se trouvait sans communication avec l'Europe. Le chevalier de Lévis, qui commandait les forces françaises au Canada, depuis la mort du marquis de Montcalm, rassembla des troupes, auxquelles vinrent se joindre des milices canadiennes, battit le général Murray, venu à notre rencontre, et mit le siège devant Québec. S'il parvenait à s'en rendre maître, la conquête du Canada, par les Anglais, était encore remise en question : il s'agissait, pour les Français, de s'emparer de Québec avant l'arrivée de la flotte anglaise, et, pour l'ennemi, de résister jusqu'à l'arrivée de cette même flotte. Or, au commencement de mai, la place continuait à se défendre. Assiégeants et assiégés avaient les yeux sur le fleuve ; le 9, parut une frégate anglaise qui fut rejointe, le jour suivant, par une frégate

et un vaisseau. M. de Lévis, convaincu que ces navires précédaient une flotte portant des troupes, leva le siège et s'éloigna : deux jours après, l'amiral Colville arrivait avec son escadre. Le marquis de Vaudreuil, gouverneur général du Canada, concentra les troupes qui lui restaient près de Montréal, point vers lequel allaient converger toutes les forces de l'ennemi. Dans les premiers jours de septembre, la ville était investie. Le 8, le marquis de Vaudreuil signa une capitulation dans laquelle furent compris quelques postes que nous occupions encore non loin de Montréal. Nos colonies de l'Amérique septentrionale devenaient, à partir de ce jour, la possession de l'Angleterre.

Pitt, qui conservait une action prépondérante sur tous les actes du gouvernement anglais, avait toujours les yeux fixés sur nos ports dont il rêvait la destruction. L'échec, subi par les troupes britanniques à Saint-Cast, ne l'avait pas découragé. Les dispositions prises pour défendre Brest ne permettant pas de croire que ce port pût être attaqué avec succès, la Cour de Londres résolut de s'emparer de Belle-Isle, se berçant de l'espoir que cette conquête lui assurerait une base d'opération pour attaquer Lorient, Rochefort et enfin Brest, si les circonstances devenaient plus favorables. L'expédition quitta l'Angleterre, le 29 mars ; le commodore Keppel avait le commandement de la division navale et le général Hogdson celui des troupes. Quoique prévenu, depuis longtemps, de l'attaque que les Anglais projetaient, le gouvernement n'avait pris aucune des dispositions nécessaires pour conserver Belle-Isle à la France. Le marquis de Sainte-Croix, qui commandait dans l'île, avait à peine deux mille cinq cents hommes sous ses ordres ; il se prépara, néanmoins, à faire bonne contenance, Le 8 avril, les Anglais, débarqués sur trois points

différents, furent reçus avec une telle viguèur qu'ils regagnèrent leurs bâtiments avec une perte de cinq à six cents hommes tués, blessés ou prisonniers. Une seconde tentative fut malheureusement couronnée de succès. Ayant le pied dans l'île, les Anglais, par suite de leur supériorité numérique, purent facilement refouler les Français d'abord dans la ville, puis dans la citadelle, dont ils commencèrent le siège. La garnison se défendit avec autant d'habileté que de courage, mais elle voyait, chaque jour, diminuer ses forces, tandis que l'ennemi recevait des renforts avec lesquels il comblait les vides faits par la mort ou la maladie. Au commencement de juin, nous avions perdu un millier d'hommes et il en restait à peine quinze cents en état de porter les armes. Le 7, la place n'étant plus tenable, le marquis de Sainte-Croix, qui ne pouvait conserver l'espoir d'être secouru, signa une capitulation qui livrait Belle-Isle aux Anglais. Ceux-ci, dans le courant du même mois, s'emparèrent de l'île de la Dominique, dans la mer des Antilles.

Des négociations, entamées entre les Cours de Madrid et de Versailles, aboutirent, le 15 août 1761, à la conclusion d'un traité d'alliance entre la France et l'Espagne. Les succès remportés par les Anglais, depuis qu'ils nous faisaient la guerre, inspiraient les craintes les plus vives à la Cour de Madrid. Les Espagnols se demandaient si la Cour de Londres, dans son désir insatiable d'étendre l'empire colonial de la Grande-Bretagne, ne songerait pas à s'emparer de leurs colonies, après avoir pris les nôtres. L'ambition de l'Angleterre, ses procédés violents, son mépris du droit, ne justifiaient que trop ces appréhensions. Mais l'Espagne s'alliait à la France trop tard pour conjurer les dangers dont elle se voyait menacée. Le pacte de famille, qui n'apportait aucune force

à la France, était dangereux pour l'Espagne, dont la marine était incapable de lutter contre les puissantes flottes de l'Angleterre. Cette situation devait préparer de nouveaux triomphes à nos adversaires. L'Espagne et surtout la France avaient à se plaindre du Portugal, dont la conduite, en toute circonstance, était subordonnée aux intérêts de l'Angleterre. On a vu notamment que, dans l'affaire de Lagos, le Portugal, en ne faisant pas respecter sa neutralité, avait amené la perte ou la destruction de quatre vaisseaux français. Les Cours de Madrid et de Versailles firent à Lisbonne de pressantes démarches pour obtenir que le Portugal fît cause commune, avec elles, contre l'Angleterre. Le Portugal ayant décliné cette proposition, l'Espagne et la France lui déclarèrent la guerre. Les puissances alliées, si elles parvenaient à s'emparer du Portugal, auraient entre les mains un gage, en échange duquel elles pourraient obtenir facilement la restitution de leurs colonies. Le plan n'était pas sans valeur, mais, en raison même de son importance, il fallait employer de grands moyens, marcher rapidement et arriver à Lisbonne avant que les Anglais fussent en mesure de secourir les Portugais. L'Angleterre, en effet, ne perdit pas un moment pour envoyer à son allié des troupes, des munitions, des armes, des canons, de l'argent et de bons généraux. Les troupes franco-espagnoles entrèrent en Portugal, mais, après quelques succès, elles furent battues et contraintes de rétrograder. Ainsi avortait le plan sur lequel les deux Cours alliées fondaient les plus grandes espérances. L'Angleterre, rassurée sur le sort du Portugal, dirigea une importante expédition sur la Havane.

A toutes les raisons maritimes, militaires et commerciales qui poussaient les Anglais à se rendre maîtres de la Martinique, il s'en joignait une dont l'importance ne

pouvait leur échapper. De nombreux corsaires, sortis des ports de l'île, faisaient le plus grand mal à leur commerce. Une expédition, comprenant treize mille hommes placés sous les ordres du général Mouckton, se dirigea sur la Martinique : une flotte nombreuse, que commandait l'amiral Rodney, devait donner son concours à l'armée dans l'attaque de Fort-Royal et de Saint-Pierre, les deux places importantes de l'île. Des troupes régulières, en petit nombre, et des milices, très braves mais peu instruites, étaient les seules forces que la colonie pût opposer à ce puissant armement. Le 7 janvier, le général Mouckton débarqua, sous la protection de l'escadre, à petite distance de Fort-Royal. Les Anglais étant parvenus à enlever les hauteurs qui dominent la ville, celle-ci se rendit. Cet événement jeta, dans la population, un profond découragement. Les habitants, voyant partout les armes anglaises triomphantes, sachant qu'ils n'avaient aucun secours à attendre de la métropole, reculèrent devant une lutte dont ils ne prévoyaient que trop l'issue. Les Anglais prenaient leurs dispositions pour attaquer la ville de Saint-Pierre qui devait, croyaient-ils, opposer une vive résistance, lorsque le général Mouckton reçut une députation venant, au nom des habitants, traiter de la reddition de la ville. Le 13 février, le gouverneur, Levassor de Latouche, signait une capitulation aux termes de laquelle l'île devenait une colonie britannique. La Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Vincent suivirent l'exemple de la Martinique. Les Anglais se trouvèrent maîtres de toutes les Caraïbes : ils avaient, en leur possession, une ligne ininterrompue d'îles et d'îlots partant de la pointe orientale de Saint-Domingue et se prolongeant presque jusqu'au continent sud-américain.

Dans le courant de l'année 1762, deux vaisseaux et deux frégates partirent de Brest avec l'ordre de détruire

les établissements anglais de l'île de Terre-Neuve. Cette division, dont le chevalier de Ternay avait le commandement, s'empara, le 24 juin, de la ville de Saint-Jean, captura la corvette le *Grafton* et détruisit quatre cents bateaux de pêche. Apprenant qu'il était sur le point d'être enveloppé par des forces supérieures, le chevalier de Ternay appareilla, laissant, à terre, quinze cents hommes qui furent faits prisonniers. Le succès de cette expédition était donc loin d'être complet.

L'alliance offensive et défensive conclue avec l'Espagne et la confiance que le duc de Choiseul inspirait avaient ranimé l'esprit public. Le duc de Choiseul réunissait, dans ses mains, les ministères de la guerre et de la marine, et la nation se berçait de l'espoir qu'il relèverait la fortune de la France. Les provinces et les principaux corps de l'État offrirent l'argent nécessaire pour construire quatorze vaisseaux, de cinquante-quatre à quatre-vingt-dix canons, et une frégate de quarante-quatre. Ce don était une preuve des sentiments patriotiques qui animaient les Français, mais il ne pouvait être, au point de vue de la guerre que nous faisions, à ce moment, d'aucune utilité. Toutefois, il eut une conséquence immédiate qui n'était pas sans importance : on put rappeler des ouvriers qui, depuis la décision prise par Berryer de ne plus rien faire pour la marine, étaient sans travail.

LIVRE XV

Situation de la France dans l'Inde après le traité d'Aix-la-Chapelle. — Lutte engagée entre les Compagnies anglaise et française. — Dupleix est rappelé. — Lally est nommé commissaire du roi et commandant en chef dans l'Inde. — Conséquences de la lenteur de la traversée de l'escadre. — Combats des 29 avril et 3 août 1758. — Départ de l'escadre pour l'île de France. — Son retour, dans l'Inde, l'année suivante. — Combat du 10 septembre 1759. — Après un court séjour sur la côte, l'escadre retourne à l'île de France. — Expédition faite par le comte d'Estaing.

I

Après la paix d'Aix-la-Chapelle, notre situation dans l'Inde n'était pas inférieure à celle de l'Angleterre. Sur la côte de Malabar, nous avions Mahé, et les Anglais Bombay ; sur la côte de Coromandel les Anglais possédaient Madras et le fort Saint-Georges, et les Français Pondichéry et Karikal. La paix était à peine signée que, dans l'Inde, les Compagnies française et anglaise, sans se combattre ouvertement, engageaient une lutte devant conduire à des résultats que peu de personnes, à cette époque, quelle que fût la profondeur de leur esprit, eussent osé indiquer. Seul, peut-être, Dupleix entrevoyait la possibilité, pour une puissance européenne, d'exercer une suprématie absolue sur l'empire fondé, au XVIe siècle, par Baber et ses Mogols. Cet empire n'existait plus que de nom ; son chef, confiné à Delhi

dans son palais, était sans autorité. Les hommes, placés à la tête des circonscriptions administratives qui divisaient ce grand pays, se considéraient comme des souverains indépendants : eux-mêmes avaient des lieutenants qui ne leur obéissaient pas. Il s'élevait, entre les provinces de l'empire, des conflits qui étaient réglés par les armes. Les incursions des Marattes, descendus des montagnes, pillant les villes et les campagnes, ajoutaient au désordre qui régnait dans ce pays. En réalité, le pouvoir appartenait au plus fort. Alors que les autorités de Madras avaient pour unique objectif le développement du commerce, Dupleix, formant de vastes projets, songeait à tirer avantage de l'anarchie à laquelle était livré l'empire du Grand Mogol. Il se proposait d'étendre son autorité sur d'immenses territoires qu'il gouvernerait sous le nom d'un chef, arrivé au pouvoir avec son appui. Si une politique habile était nécessaire pour atteindre un aussi grand résultat, il fallait également que cette politique fût soutenue par la force. Or, Dupleix avait le sentiment très juste de ce que pouvaient des soldats européens, aguerris, disciplinés, combattant contre les multitudes qui composaient les armées hindoues. Enfin, il était convaincu que des natifs, instruits et commandés par des officiers européens, devaient former de bonnes troupes. Dès que les circonstances le permirent, Dupleix mit en œuvre le système politique, objet de ses méditations. Le vice-roi du Deccan étant mort, de nombreux compétiteurs briguèrent sa succession, les armes à la main. Dupleix choisit le personnage apte à jouer le rôle qu'il lui destinait, puis il mit au service d'une cause, devenue la sienne, outre son habileté, quatre cents soldats français et deux cents cipayes disciplinés à l'européenne. Le triomphe de cette politique, sur le terrain diplomatique aussi bien que sur le terrain militaire, fut complet. Le vice-roi du

Deccan et le nabab de Carnatic furent deux protégés de la France : l'un et l'autre avaient accepté toutes les conditions préalablement imposées par Dupleix. Bientôt, le chef de nos établissements dans l'Inde gouverna, avec une autorité absolue, un pays aussi grand que la France, et ne comptant pas moins de trente millions d'habitants. Ce fut l'époque la plus brillante de la carrière de Dupleix. « Cet ingénieux et ambitieux Français avait, dit un auteur anglais, l'intelligence et la pratique de tous les artifices de la politique et de la guerre qui, plus tard, furent employés, avec un succès si éclatant, par les Anglais. »

Profondément troublées par les événements qui venaient de s'accomplir, les autorités de Madras recherchèrent les moyens à l'aide desquels elles pourraient arrêter le développement extraordinaire que prenait la Compagnie rivale. Appliquant une règle qui est, si l'on peut s'exprimer ainsi, d'un usage constant en pareil cas, les Anglais offrirent des secours au parti dont le vice-roi du Deccan, notre protégé, avait triomphé. Un homme, qui devait laisser un nom dans l'histoire de l'Inde, Clive, venait de débuter à Madras dans le service de la Compagnie ; après quelque temps passé dans les bureaux, il était entré dans l'armée. Doué des qualités militaires les plus brillantes, il fit éprouver à nos alliés des échecs qui rendirent plus difficile la tâche de Dupleix. Aussitôt que l'on connut, à Londres, la situation nouvelle créée par le génie de Dupleix, des hommes et de l'argent furent envoyés au gouverneur de Madras auquel l'ordre fut donné de combattre, avec la plus grande énergie, la prépondérance de la Compagnie française. Or, loin d'être secouru, Dupleix recevait de Paris des lettres dans lesquelles perçait le regret que le commerce ne fût pas l'objet exclusif de son attention. Il était évident que

le comité des Directeurs condamnait sa politique. Quoique toute illusion sur ce point fût impossible, Dupleix ne déserta pas la lutte. Les ressources de son esprit, sa connaissance profonde de la politique indienne, les faibles moyens dont il disposait, sa propre fortune, son crédit, tout fut mis en œuvre pour maintenir, en face de sa rivale, la situation de la Compagnie française. Désespérant de triompher d'un pareil homme, le comité des Directeurs, à Londres, s'adressa au gouvernement, faisant peser, sur la politique extérieure du cabinet, la responsabilité des événements dont l'Inde était le théâtre. Les ministres, n'ignorant pas l'influence que la puissante Compagnie avait dans le parlement, intervinrent. Ils demandèrent au gouvernement français le rappel d'un agent coupable de trop bien servir son pays. Sacrifier cet illustre serviteur était non seulement une action honteuse mais une faute, se justifiant d'autant moins que, pour les personnes même les moins prévenues, la guerre, entre la France et l'Angleterre, était imminente. Or, Dupleix rappelé, c'était la plus grande force de nos établissements dans l'Inde qui disparaissait. Le cabinet de Versailles céda : Louis XV se berçait de l'espoir que les continuelles concessions faites à l'Angleterre par son gouvernement, écarteraient toutes les difficultés et auraient pour conséquence, ce qu'il souhaitait le plus, c'est-à-dire la continuation de la paix. Il oubliait que, pour vivre en paix avec ses voisins, la faiblesse est le pire de tous les moyens.

Dans une lettre manquant de clarté, ou plutôt volontairement obscure, Dupleix fut averti qu'un des hauts fonctionnaires de la Compagnie, du nom de Godeheu, se rendait dans l'Inde pour vérifier les écritures et rapporter, en France, des éclaircissements que la correspondance des comptoirs ne donnait pas à un degré

suffisant. En réalité, Godeheu partait comme commissaire du roi et commandant général des établissements français aux Indes-Orientales. Il était porteur d'un ordre, signé par Louis XV et contresigné par Rouillé, lui prescrivant « de faire arrêter le sieur Dupleix et de le faire conduire, sous bonne et sûre garde, dans tel lieu qu'il jugera convenable, et de le faire embarquer sur le premier vaisseau qui partira pour la France ». Toutefois, le commissaire du roi recevait, avant son départ, une lettre dans laquelle il était dit qu'il ne devait arrêter Dupleix que dans le cas où celui-ci refuserait de reconnaître son autorité. Le 2 août 1754, Godeheu débarqua à Pondichéry, entouré de troupes venues sur le bâtiment qui l'avait amené, et n'ayant, par conséquent, aucune attache avec l'Inde : après avoir annoncé à Dupleix, sans aucun ménagement, la disgrâce qui le frappait, il prit en mains, le jour même, le gouvernement général. Le 14 octobre, Dupleix, conduit jusqu'au rivage par tout ce que Pondichéry comptait d'hommes honorables, s'embarqua pour rentrer en France ; il était accompagné par sa famille, que les autorités de Madras, et, par suite, le gouvernement français, semblaient craindre autant que l'ancien gouverneur général lui-même. Peu après le départ de Godeheu, le ministre, saisi de remords ou comprenant l'étendue de la faute commise, expédia à Dupleix l'ordre de rester à Pondichéry, pour y régler, de concert avec Godeheu, certaines questions qu'il indiquait. La lettre ministérielle, portée par un navire mauvais marcheur, arriva malheureusement trop tard. Ainsi, en pleine paix, sans aucun effort de leur part, sans dépense d'hommes ni d'argent, les Anglais, avec la seule complicité du gouvernement français, étaient parvenus à détruire l'œuvre de Dupleix. Nos alliés, que nous abandonnions, recherchaient à l'envi

l'amitié de la Compagnie rivale ; nous n'avions plus, dans l'Inde, ni influence, ni crédit.

« On put bientôt apprécier, dit un écrivain anglais, quelle profonde impression avaient causée aux nobles mahométans du Deccan, le rappel de Dupleix et son remplacement par un homme aussi nul, aussi incapable que l'était Godeheu. Jusqu'à ce moment, le nom seul de Dupleix produisait un effet magique. A leurs yeux, il réunissait toute l'énergie et l'audace de la race du Nord, et le tact, la souplesse et l'habileté des Orientaux. Ils sentaient qu'il était leur maître, et ne se roidissaient pas contre son joug. Leur affection était mêlée de respect, et leur crainte était tempérée par la vénération. Le souhab lui-même l'appelait son oncle en lui écrivant ou en lui parlant, et tous le regardaient comme un chef qui ne pouvait faillir. Et voilà qu'il était destitué avec toutes les marques possibles d'ignominie, destitué pour être remplacé par un gouverneur qui déclamait ouvertement contre ses entreprises guerrières et déclarait que la mission de la nation française dans l'Indoustan était purement commerciale! Cette déclaration résonnait étrangement, en vérité, aux oreilles des fiers nobles du Deccan, les descendants de ceux qui avaient suivi Abkar, et qui considéraient le commerce comme le partage d'une race inférieure. Il était peu probable qu'ils consentissent à demeurer longtemps soumis aux représentants d'une semblable politique. » Godeheu, remplacé par Leyrit, gouverneur de Chandernagor, quitta Pondichéry, se rendant en France où il avait hâte d'arriver pour défendre le traité conditionnel conclu avec le gouverneur de Madras. Dans ce traité, dicté par le chef de la Compagnie rivale, nos intérêts étaient complètement sacrifiés. Godeheu partait au commencement de l'année 1755 et, l'année suivante, nous étions en guerre avec l'Angleterre.

Le gouvernement désigna, pour commander dans l'Inde, le lieutenant-général comte Arthur de Lally-Tollendal. Son choix se portait sur un homme jouissant dans l'armée d'une très grande considération : on le regardait comme un vaillant soldat, ayant, en outre, le savoir qui fait les bons généraux. Le père de Lally-Tollendal, jacobite venu, dans notre pays, avec le roi Jacques, avait transmis à son fils les sentiments de haine qu'il avait voués à l'Angleterre. Lally-Tollendal était plein d'ardeur : il partait, nourrissant l'espoir de chasser nos ennemis de l'Inde. On lui donnait trois mille hommes avec l'assurance que de prochains renforts lui seraient envoyés. Une escadre, commandée par le chef d'escadre d'Aché, devait le conduire, lui et ses troupes, à sa destination. Cette escadre, comprenant des navires de la Compagnie et trois bâtiments de l'État, restait dans l'Inde, avec l'ordre de concourir aux opérations militaires pouvant recevoir de la marine un utile appui.

L'escadre prit la mer, mais, ayant trouvé du mauvais temps à la sortie du port, elle rentra pour réparer ses avaries. Le gouvernement, qui modifiait, chaque jour, ses projets parce qu'il n'avait pas de plan bien arrêté, donna l'ordre de débarquer mille hommes et de supprimer deux bâtiments de guerre. Ainsi, l'escadre, qui devait lutter, dans l'Inde, contre les forces navales de l'Angleterre, ne comptait plus qu'un seul bâtiment de l'État. Le 30 décembre 1756, le chevalier de Soupire, qui avait déjà servi dans l'Inde, partait de Lorient avec onze cents hommes. Le 2 mai 1757, l'escadre, sur laquelle s'étaient embarqués le commandant en chef et le reste du corps expéditionnaire, mit à la voile. D'Aché toucha à Rio-de-Janeiro, où il laissa les équipages se reposer plus de temps que ne le comportait la mission dont il était chargé, puis à l'île de France, et il arriva, le

26 avril, à Karikal, petit port situé à soixante milles dans le sud de Pondichéry. L'escadre appareilla, le 28, pour attaquer Gondelour. Deux corvettes anglaises, qui étaient au mouillage, voyant qu'elles ne pouvaient s'échapper, se jetèrent à la côte. D'Aché, soit qu'il n'eût pris aucune information sur la position de la flotte anglaise, ou qu'il eût été mal renseigné, détacha deux bâtiments de la Compagnie, le vaisseau le *Comte de Provence* et la frégate la *Diligente* pour conduire Lally à Pondichéry. Le lendemain, 29 avril, l'escadre anglaise fut signalée. L'escadre française n'était pas dans de bonnes conditions pour recevoir l'ennemi : la plupart des bâtiments avaient fait des avaries importantes dans la traversée de l'île de France à la côte de Coromandel, les troupes et le matériel n'étaient pas débarqués, et, ce qui avait le plus de gravité, on comptait, parmi les équipages, un grand nombre de malades.

L'escadre française était rangée dans l'ordre indiqué ci-après : le *Bien-Aimé*, de cinquante-huit, le *Vengeur*, de cinquante-quatre, le *Condé*, de quarante-quatre, le *Duc d'Orléans*, de cinquante-quatre, le *Zodiaque*, de soixante-quatorze, le *Saint-Louis*, de cinquante, le *Moras*, de quarante-quatre, le *Duc de Bourgogne*, de cinquante, et la *Sylphide* de trente. Les capitaines Bouvet, Christy-Pallière, Kerlero de Rosbo, de Surville, Gotho, de Monteil, de Joannis, Beedelièvre et d'Après de Mannevillette commandaient ces bâtiments. Le chef d'escadre d'Aché avait son pavillon sur le *Zodiaque*. L'escadre anglaise était disposée dans l'ordre suivant : le *Tiger*, de soixante, le *Salisbury*, de cinquante, l'*Élizabeth*, de soixante-quatre, le *Cumberland*, de cinquante-six, le *Newcastle*, de cinquante, et le *Weymouth*, de soixante. Le vice-amiral Pocock avait son pavillon sur le *Yarmouth* et le commodore Charles Stevens son gui-

don sur l'*Élizabeth*. Les deux escadres, rangées en ligne de bataille, couraient les amures à tribord, les Anglais au vent des Français. L'action s'engagea vers deux heures de l'après-midi : à six heures, les deux armées, qui étaient en désordre, commencèrent à s'éloigner l'une de l'autre et peu après le feu cessa.

Les Anglais avaient sept navires et les Français neuf, mais il faut remarquer que les nôtres, à l'exception du *Zodiaque,* monté par le chef de notre escadre, appartenaient à la Compagnie ; ces navires, faits pour porter des marchandises, étaient hors d'état de recevoir l'artillerie que comportait le nombre de leurs sabords. Il est inutile d'ajouter que chacun d'eux était inférieur à un navire de même rang, spécialement construit et armé pour la guerre. Trois navires, le *Condé* et le *Moras,* de quarante-quatre, et la *Sylphide,* de trente-six, très faibles d'échantillon, pouvaient difficilement lutter contre les plus petits vaisseaux ennemis qui portaient cinquante canons et, à plus forte raison, contre les autres qui en avaient soixante et au-dessus. L'instruction des équipages, au point de vue militaire, était insuffisante : notre tir était lent et mal dirigé. Le *Zodiaque* se distingua par l'habileté de sa manœuvre ; celle des autres bâtiments, à l'exception d'un seul, fut satisfaisante. Le capitaine du *Duc de Bourgogne,* qui s'était tenu hors du feu, fut remplacé, dans son commandement, par le capitaine Bouvet. Le vice-amiral Pocock, mécontent des résultats de la journée, traduisit trois capitaines de son escadre devant un Conseil de guerre : le premier perdit son commandement, le second une année d'ancienneté dans son grade, et le troisième fut cassé. Le combat du 29 avril avait été indécis et aucune des deux escadres n'était en droit de se dire victorieuse, mais, au point de vue des résultats, l'avantage était de notre côté puisque

les Anglais, obligés de se réparer, renoncèrent à secourir Gondelour. Les Français mouillèrent à Alemparvé, à quarante milles au sud de Pondichéry, et les Anglais retournèrent à Madras. Pendant les quelques jours passés sur la rade d'Alemparvé, l'escadre perdit le *Bien-Aimé* qui se jeta à la côte et ne put être relevé. D'Aché, arrivé dans les premiers jours de mai à Pondichéry, débarqua les troupes passagères, le matériel et quatorze cents malades et blessés. Les équipages se trouvaient très affaiblis, et le manque de vivres et d'approvisionnements allait rendre difficile la position de nos bâtiments.

La lenteur avec laquelle s'était effectuée la traversée de l'escadre pesait déjà d'un poids très lourd sur les résultats de la campagne. D'Aché avait quitté l'Europe trois mois avant le commodore Stevens, et cependant celui-ci était arrivé, sur la côte de Coromandel, cinq semaines avant notre escadre. Le commodore s'était joint à l'amiral Pocock, qui avait mouillé, sur la rade de Madras, le 24 février, venant du Bengale, et l'escadre anglaise, forte alors de sept vaisseaux, avait pris la mer le 17 avril, pour se porter à notre rencontre. Ainsi, jusqu'au 24 février, il n'existait aucune force ennemie sur les côtes de Coromandel : à cette date, était arrivé l'amiral Pocock, rallié le 24 mars par le commodore Stevens. Si notre escadre, au lieu de perdre du temps à Rio-de-Janeiro et à l'île de France, avait paru, devant Pondichéry, dans les premiers jours de février, après une traversée de neuf mois, considérée comme très lente, même à cette époque, nous aurions été maîtres de la mer jusqu'au retour de l'amiral Pocock, sur lequel d'Aché aurait eu une supériorité marquée. Dans ces conditions, nous étions en mesure de combattre, séparément et avec avantage, le vice-amiral Pocock et le com-

modore Stevens. La lenteur de la traversée, faite par notre escadre, avait eu, pour les opérations des troupes de terre, des conséquences encore plus graves. Le chevalier de Soupire, parti de Lorient, le 30 décembre 1756, ainsi qu'on l'a vu plus haut, débarquait à Pondichéry, avec ses troupes, le 8 septembre 1757, après une traversée d'un peu plus de huit mois. Il arrivait à un moment décisif pour le sort de la campagne.

Le nabab Nazim s'était emparé du comptoir de Calcutta et il avait traité, avec une cruauté inouïe, les Anglais tombés entre ses mains. A la nouvelle de cet événement, toutes les forces de terre et de mer, dont les autorités anglaises, sur la côte de Coromandel, purent disposer, furent dirigées sur le Bengale. Il restait à peine quelques centaines d'hommes à Madras dont les fortifications n'étaient pas achevées: les forts David et Saint-Georges, si nous les avions attaqués, se seraient rendus, disent les historiens anglais, au premier coup de canon. Nous nous trouvions donc en présence d'une situation exceptionnellement favorable que nous avions l'impérieux devoir de mettre à profit. Cette occasion, qui ne devait plus se représenter, jamais Lally ne l'aurait laissée échapper. Le gouverneur de Pondichéry, Leyrit, indolent, indécis, fuyant les responsabilités, recula devant les chances inespérées que lui offrait la fortune. Le chevalier de Soupire, très brave soldat, n'avait aucune initiative; il attendait des ordres, mais il n'en sollicitait pas.

Lorsque le gouverneur de Chandernagor, Renault de Saint-Germain, vit arriver les forces anglaises destinées à reprendre Calcutta, il comprit que sa sécurité était menacée. Ne disposant que d'une cinquantaine d'hommes, malades pour la plupart, il demanda des secours à Pondichéry. Leyrit, alléguant qu'il craignait le retour, sur la côte de Coromandel, des troupes employées au

Bengale, ne lui envoya que cent hommes. Clive reprit Calcutta, mais, craignant un retour offensif du nabab, il entama, avec Renault, une négociation tendant à la conclusion d'un traité de neutralité. L'accord s'étant établi entre les députés de Chandernagor et les Anglais, le traité fut rédigé; la nouvelle en fut transmise à Renault qui considéra cette affaire comme terminée. Le fondateur de l'empire britannique dans l'Inde, Clive, était dépourvu de tout scrupule: dans ses relations avec les Européens et les indigènes, il marchait à son but sans jamais se préoccuper de la moralité des moyens. Clive différa, sous divers prétextes, la signature du traité de neutralité, puis, lorsqu'il fut certain de n'avoir rien à craindre du nabab, il informa nos envoyés stupéfaits qu'il allait se mettre en marche, avec ses troupes, pour assiéger Chandernagor. Renault, se défendant avec beaucoup de vigueur, prolongea la résistance aussi longtemps qu'il était possible de le faire avec les faibles ressources dont il disposait, mais, attaqué du côté de la terre par des forces supérieures, et, ayant, d'autre part, à répondre au feu de l'escadre anglaise, il succomba. Ainsi, à l'arrivée de Lally, nous avions perdu Chandernagor et laissé les Anglais faire, en toute liberté, la conquête du Bengale. Les forces de terre et de mer, employées par l'ennemi pour obtenir ces résultats, étaient revenues sur la côte de Coromandel; les fortifications de Madras, poussées avec la plus grande activité, étaient terminées.

Telle était la situation des Anglais. Chez les Français, les vivres ainsi que les approvisionnements diminuaient et l'argent se faisait rare: l'ère des difficultés commençait.

II

L'escadre française était très affaiblie par les pertes subies dans le combat du 29 avril et les nombreux malades qu'elle avait débarqués. D'Aché se voyait réduit à tenir ses bâtiments embossés sur la rade jusqu'au moment où, leurs avaries étant réparées, il serait en mesure d'appareiller pour se rendre à l'île de France. Lally, informé de cette situation, quitte son camp devant le fort Saint-David, et accourt à Pondichéry. Il prend dans sa bourse l'argent nécessaire pour payer deux mois de solde, promis aux matelots de la Compagnie et qu'on ne leur donne pas : cet acte de justice décide tous ceux qui peuvent le faire à quitter l'hôpital pour rallier leurs navires. Enfin Lally met quatre cents soldats à la disposition de l'escadre. Les équipages, ainsi reconstitués, étaient loin d'être au complet, mais, dans ces conditions, d'Aché pouvait combattre l'escadre anglaise. Le 27 juillet, le vice-amiral Pocock fut aperçu au large. Son escadre se composait des bâtiments désignés ci-après : le *Yarmouth* et l'*Élizabeth*, de soixante-quatre, le *Tiger* et le *Weymouth*, de soixante, le *Cumberland*, de cinquante-six, le *Newcastle* et le *Salisbury*, de cinquante. Le vice-amiral Pocock avait son pavillon sur le *Yarmouth*, et le commodore Charles Stevens son guidon sur l'*Élizabeth*. D'Aché mit sous voiles pour se porter à la rencontre de l'ennemi avec les bâtiments dont les noms suivent : le *Comte de Provence*, de cinquante-quatre, le *Moras*, de quarante-quatre, le *Duc d'Orléans*, de cin-

quante, le *Zodiaque*, de soixante-quatorze, portant le pavillon du chef d'escadre d'Aché, le *Saint-Louis*, de cinquante, le *Duc de Bourgogne*, de cinquante-quatre, le *Condé*, de quarante-quatre, et le *Vengeur*, de cinquante-quatre, capitaines de Lachaise, Becdelièvre, de Surville, Gotho, Forgeret de Langery, Bouvet, Kerlero de Rosbo et Christy-Pallière.

Le 3 août, vers une heure de l'après-midi, les deux escadres, courant les amures à bâbord, avec des vents d'est, les Anglais au vent des Français, le combat s'engagea : à trois heures le feu cessa. L'action avait été très chaude. Le chef d'escadre d'Aché, le vice-amiral Pocock et plusieurs capitaines français et anglais étaient blessés. Dans cette affaire, nous avions huit vaisseaux et les Anglais sept, mais sept des nôtres appartenaient à la Compagnie, et deux de ces vaisseaux, le *Condé* et le *Moras*, de quarante-quatre, avaient joué un rôle très effacé, ainsi, d'ailleurs, que cela avait eu lieu dans le combat du 29 avril. En réalité, nous étions inférieurs à nos adversaires. D'Aché se dirigea sur Pondichéry, et les Anglais, qui avaient été très maltraités, retournèrent à Madras.

L'escadre française parvint, non sans difficulté, à réparer les avaries existant dans les mâtures, mais plusieurs bâtiments faisaient de l'eau et presque tous avaient besoin d'être calfatés dans les fonds. Le nombre des malades allait croissant : le navire-amiral, un vaisseau de soixante-quatorze, avait à peine trois cents hommes : on peut juger par là ce que devaient être les effectifs des autres navires. Lally, prêt à donner des soldats pour renforcer les équipages, voulait que d'Aché recherchât l'escadre anglaise et lui livrât un nouveau combat, afin de mettre le vice-amiral Pocock dans l'impossibilité de secourir Madras qu'il se proposait d'attaquer. Le chef de l'esca-

dre écrivit au Conseil de Pondichéry, qui lui avait transmis la demande de Lally, une lettre dans laquelle la situation de nos bâtiments se trouvait indiquée. « Aucun de mes vaisseaux, disait d'Aché, n'est en état de risquer un troisième combat : la plus grande partie de mes matelots sont tués, blessés ou attaqués du flux de sang, et que, sans matelots, l'on ne peut ni manœuvrer ni se battre : toutes mes mâtures sont totalement endommagées par les boulets qui les percent : toutes mes manœuvres épissées et dans un triste état : plusieurs de mes vaisseaux dont le gouvernail est offensé, d'autres font beaucoup d'eau. Enfin, Messieurs, mes vaisseaux sont maltraités et ne peuvent se battre au vent, comme vous l'avez vu dans le dernier combat du 3 août, où, ayant le vent, j'ai été obligé de le céder aux ennemis qui, profitant de ce grand avantage, m'ont combattu de façon à ne rien risquer et à m'écraser par leur grosse artillerie. Cinq de mes vaisseaux ne sont propres qu'à faire le ballotage, et ne peuvent servir de vaisseaux de guerre. » Après avoir rappelé que la mauvaise saison l'obligerait à quitter la côte dans un mois, d'Aché demandait au Conseil de lui indiquer ce qu'il était possible d'entreprendre, alors que la colonie était dénuée de ressources et sans argent. Le chef de l'escadre, supposant qu'il livrerait un nouveau combat, ajoutait : « Après l'événement, quel qu'il fût, auriez-vous seulement de quoi remplacer une vergue ou une seule voile de mes vaisseaux ? Ne sait-on pas que les dernières ressources sont épuisées ? J'agis, Messieurs, de bonne foi et de tout mon cœur pour la gloire des armes du Roi, que j'ai sauvée jusqu'à présent et que je ne veux pas compromettre. »

D'Aché quitta Pondichéry, le 3 septembre 1758, se rendant à l'île de France, où il mouilla le 13 novembre.

L'escadre fut loin d'être accueillie avec satisfaction par le gouverneur qui ne possédait ni vivres, ni matériel, le ministère, dans son imprévoyance, ayant laissé l'île dans le dénuement le plus complet. Quelques bâtiments mis, avec beaucoup de difficultés, en état de prendre la mer, furent envoyés au cap de Bonne-Espérance, d'où ils rapportèrent des approvisionnements qui furent promptement consommés. D'Aché et les autorités de l'île se trouvèrent dans une situation extrêmement pénible : le chef de l'escadre ne cessait de demander des vivres pour ses équipages, tandis que le gouverneur voyait, avec une crainte bien légitime, la colonie menacée de la famine. L'escadre fut renforcée par trois navires, le *Minotaure*, l'*Illustre* et l'*Actif*, venus d'Europe, sous le commandement du chef d'escadre Froger de l'Eguille. Étant donnée la situation que nous venons d'indiquer, il est facile de comprendre que nos navires n'étaient en bonne position ni pour naviguer, ni pour combattre, lorsque d'Aché prit la mer, le 17 juillet 1759. Après avoir touché à Bourbon et à Madagascar, l'escadre se dirigea sur la côte de Coromandel. Le 10 septembre, près de Porto-Novo, comptoir hollandais, situé à dix milles dans le sud de Pondichéry, l'escadre anglaise fut signalée. Elle était rangée dans l'ordre indiqué ci-après : l'*Élizabeth*, de soixante-quatre, le *Newcastle*, de cinquante, le *Tiger*, de soixante, le *Grafton*, de soixante-huit, le *Yarmouth*, de soixante-six, le *Cumberland*, de cinquante-huit, le *Salisbury*, de cinquante, le *Sunderland* et le *Weymouth*, de soixante. Les Anglais avaient, en outre, deux bâtiments de la Compagnie des Indes et un brûlot. Le vice-amiral Pocock montait le *Yarmouth*, et le contre-amiral Charles Stevens, le *Grafton*. L'escadre française comprenait les navires suivants : le *Zodiaque* et le *Minotaure*, de soixante-quatorze, le *Centaure*,

de soixante-huit, l'*Illustre* et l'*Actif*, de soixante-quatre, le *Comte de Provence*, de cinquante-huit, le *Vengeur*, le *Saint-Louis*, le *Duc d'Orléans*, le *Duc de Bourgogne* et le *Fortuné*, de cinquante-quatre, capitaines Gotho, d'Eyville, de Surville, chevalier de Ruys, de Beauchesne, de Lachaise, Christy-Pallière, de Joannis, de Surville, de Mahy et de Beaulieu. Les chefs d'escadre d'Aché et Froger de l'Éguille avaient leur pavillon, le premier sur le *Zodiaque* et le second sur le *Minotaure*.

Les deux escadres courant les amures à bâbord, les Anglais au vent des Français, l'action s'engagea vers midi. Elle fut soutenue, de part et d'autre, avec une extrême vigueur: il y eut bientôt, dans les deux escadres, des bâtiments ayant de nombreuses avaries. Le capitaine Gotho, du *Zodiaque*, fut tué : d'Aché, atteint par un projectile, ayant quitté le pont pendant quelques instants pour permettre de panser sa blessure, l'officier, qui avait pris le commandement du *Zodiaque*, laissa porter pour rallier quelques-uns de nos vaisseaux, tombés sous le vent. Les capitaines des bâtiments qui avaient conservé leurs postes, imitèrent la manœuvre du *Zodiaque*, qu'ils supposaient être faite en vertu des ordres du commandant en chef. Les Anglais, qui avaient beaucoup souffert, loin de les suivre, tinrent le vent et le feu cessa. Il était alors quatre heures : la nuit vint et les deux escadres se perdirent de vue. Les Anglais mouillèrent à Negapatam et les Français se dirigèrent sur Pondichéry où ils jetèrent l'ancre le 15. Nous avions perdu, outre le capitaine Gotho, le capitaine de Surville, du *Centaure*; un capitaine anglais avait été tué et deux autres étaient blessés. Nous avions onze bâtiments, dont quatre seulement appartenaient à l'État, tandis que l'escadre anglaise, sur les onze navires dont elle était composée, avait neuf bâtiments de guerre. Ainsi l'escadre anglaise, prise dans

son ensemble, était plus forte que la nôtre : d'autre part, sous le rapport du personnel, nous étions d'une faiblesse extrême. Il n'y avait pas un navire dont l'effectif fût au complet, et, parmi les hommes présents, on en comptait un grand nombre affaiblis par les privations. On doit donc louer les équipages de l'énergie qu'ils avaient déployée et ajouter que leur conduite faisait honneur à ceux qui les commandaient.

D'Aché, pendant son séjour à l'île de France, avait reçu deux millions et des munitions qu'il devait remettre aux autorités de Pondichéry ; il avait pris un million pour subvenir aux besoins de l'escadre et il apportait l'autre. La satisfaction que son arrivée fit éprouver à la colonie ne fut pas de longue durée. D'Aché déclara que l'état dans lequel se trouvaient ses bâtiments exigeait son départ immédiat pour l'île de France. Il écrivit au comte de Lally : « Le 10 de ce mois, j'ai rendu un combat des plus vifs contre l'escadre anglaise, à la hauteur de Trinquebar, nous nous sommes maltraités mutuellement, j'y ai reçu une blessure considérable ; mais voilà du secours que je vous remets : je vous cède, de tout mon cœur, quelque argent que j'ai dans mes vaisseaux, pour vous soulager de mon mieux : bien plus, je les désarme pour vous renforcer de quelques soldats blancs et de la majeure partie des Noirs que j'ai dans mon escadre ; mais aussi voilà tout ce que je puis faire. N'attendez de moi rien de plus. La saison s'avance, mes vaisseaux sont en mauvais état ; je pars, mon cher général, et je sacrifie le plaisir que j'aurais de vous voir à celui de reparaître plutôt à la côte, l'année prochaine. » Cette lettre était à peine entre les mains de Lally que le Conseil s'assembla et prit, séance tenante, une délibération ayant pour titre : « Représentation faite à M. le comte d'Aché, par MM. du Conseil de Pondichéry, au

nom de la Nation assemblée en corps. » Le Conseil demandait, avec les plus vives instances, qu'un nouveau combat fût livré à l'escadre anglaise : il semblait convaincu, d'après les informations venues de Karikal et de Négapatam, que celle-ci, dont les avaries étaient considérables, serait écrasée. Le Conseil tenait particulièrement à cette solution, « la seule, disait-il, qui puisse rétablir nos affaires ». Si ce premier moyen n'était pas adopté, il en proposait un second. D'Aché ne s'éloignerait pas de la côte avant que l'escadre anglaise fût, elle-même, obligée de la quitter. Peut-être le Conseil se faisait-il quelque illusion sur la possibilité de détruire l'escadre anglaise. D'Aché, qui connaissait l'arrivée, à Madras, du contre-amiral Cornish avec quatre vaisseaux et deux frégates, ne se berçait pas de cet espoir. Il estimait que ce renfort donnait à l'amiral Pocock une telle supériorité qu'il ne pouvait plus livrer bataille au large, sans courir le risque, à peu près certain, d'être battu. D'autre part, il ne se trouvait pas en bonne position pour repousser l'attaque de l'ennemi sur une rade où les batteries de terre ne pouvaient la protéger. Quoi qu'il en soit, aux demandes pressantes, faites par Lally et le Conseil pour qu'il adoptât un des deux moyens proposés, d'Aché opposa un refus formel.

Le Conseil qui, pour cette circonstance, s'adjoignit un certain nombre d'habitants, s'assembla. La délibération, dans laquelle il s'élevait très vivement contre le départ de l'escadre, fut adressée au comte d'Aché. Ce dernier était au large lorsque cette protestation lui parvint ; il revint à Pondichéry, et après quelques jours passés sur la rade, il reprit la route de l'île de France. Son arrivée mit de nouveau, dans une position critique, une colonie qui n'avait pas de vivres et encore moins les approvi-

sionnements nécessaires à l'escadre. Au commencement de 1760, tous les bâtiments qui étaient sur la rade de Saint-Louis, jetés à la côte dans un ouragan, firent de nombreuses avaries ; on les releva, mais il fut impossible de les réparer. La situation devint telle que la plupart des navires, n'ayant pas de câbles, restèrent échoués. Les quelques bâtiments qu'on put mettre en état d'aller à la mer, en désarmant complètement les autres, furent envoyés à Madagascar pour y vivre afin de ne pas affamer la colonie. L'escadre ne reparut pas, en 1760, sur la côte de Coromandel qui se trouva ainsi livrée à la marine anglaise.

Le comte d'Estaing, qui servait dans l'armée de terre, partit de l'île de France, à la fin de l'année 1759, avec deux bâtiments de la Compagnie, le *Condé*, de quarante-quatre, et l'*Expédition*, petit navire portant huit canons. Les deux bâtiments, après s'être emparés d'un navire de la Compagnie anglaise qui était à l'ancre sous les batteries de Mascate, sur la côte sud-est de l'Arabie, à l'entrée du golfe Persique, se portèrent à petite distance de Mascate, sur Benderabassy, établissement anglais, protégé par un fort. Une frégate anglaise, qui était au mouillage, mit sous voiles dès qu'elle nous aperçut, mais, jointe par le *Condé* avant d'avoir pu gagner le large, elle amena son pavillon. Le fort, vigoureusement canonné par le vaisseau français, capitula. Le comte d'Estaing se dirigea sur Sumatra où se trouvaient plusieurs établissements anglais. Après avoir enlevé le fort Malborough qui défendait l'un d'eux, puis la ville de Tanapooly, et détruit quelques comptoirs de moindre importance, le comte d'Estaing revint à l'île de France. Cette rapide campagne, dans laquelle l'ennemi, surtout si on se reporte à la faiblesse des moyens employés, avait éprouvé de grands dommages, faisait beaucoup

d'honneur au comte d'Estaing et aux deux bâtiments placés sous ses ordres. Ce fut, pour le chef de cette expédition, le point de départ d'une nouvelle carrière : à la paix, le comte d'Estaing entra dans la marine avec le grade de chef d'escadre.

LIVRE XVI

Lally arrive à Pondichéry. — Ses premiers succès. — Il ne trouve aucune assistance de la part des agents de la Compagnie. — Il échoue devant Madras. — Prise de Pondichéry. — Départ de Lally pour l'Angleterre. — Causes auxquelles on doit attribuer la malheureuse issue de la campagne de l'Inde. — Examen de la conduite du chef de l'escadre. — Lally arrive à Paris. — Il est mis à la Bastille. — Son procès. — Lally est condamné à mort et exécuté. — Iniquité de la sentence prononcée contre lui. — Sa mémoire est réhabilitée. — Des négociations sont entamées, en 1761, en vue d'arriver à la conclusion d'un traité de paix. — Question des prises faites avant la déclaration de guerre. — Les négociations échouent. — Elles sont reprises en 1762. — Les préliminaires sont signés le 3 novembre, et le traité définitif, le 10 février 1763. — Conditions de ce traité.

I

Nous avons vu que le vaisseau de la Compagnie, le *Comte de Provence,* à bord duquel se trouvait le nouveau commandant en chef, avait mouillé, le 28 avril 1758, sur la rade de Pondichéry. Un incident, annonçant une grande négligence dans le service de l'artillerie, marqua l'arrivée de Lally. Les batteries de terre, faisant un salut en son honneur, envoyèrent trois boulets dans la coque du *Comte de Provence* et deux dans son gréement : aucun homme, fort heureusement, ne fut atteint. C'était un début de mauvais augure. Lally débarqua, entouré de jeunes officiers, venus avec le très vif désir de se distinguer.

Le général avait à peine mis le pied à terre qu'il s'enquérait de la situation militaire de l'ennemi ; on ne put lui donner aucun renseignement précis sur les forces des Anglais et sur l'état des places qu'ils occupaient. De notre côté, aucun préparatif n'avait été fait : il n'existait pas de magasins contenant les approvisionnements nécessaires à une armée : enfin le transport de l'artillerie n'était pas organisé. L'entrée des troupes en campagne semblait n'avoir été prévue par personne. On conçoit ce que dut ressentir un homme qui avait accepté ce poste de l'Inde avec la légitime ambition de jouer un rôle important dans la guerre engagée avec l'Angleterre. Comment se serait-il attendu à un pareil état de choses, alors que les instructions, venues de Paris, faisaient depuis longtemps connaître aux autorités de Pondichéry, que la destruction des établissements anglais, sur la côte de Coromandel, était le but vers lequel devaient tendre tous leurs efforts. Débarqué à cinq heures, Lally donna des ordres pour que des troupes fussent dirigées sur Gondelour : trois heures après, les hommes désignés étaient en marche, sous le commandement du comte d'Estaing.

Le lendemain, le général se rendait, de sa personne, sous les murs de cette place dont il s'emparait en quelques jours. Pendant cette courte campagne, on commit une erreur qui, renouvelée, aurait eu une gravité exceptionnelle. Ignorant la distinction des castes, ou ne voulant pas en tenir compte, Lally, qui n'avait aucun moyen de transport, réquisitionna les indigènes en masse. Une part de cette faute, qui pouvait avoir pour conséquence de nous aliéner la population, doit incomber aux autorités de Pondichéry dont l'imprévoyance avait été la cause déterminante de la décision impolitique prise par le général. Celui-ci revint de Gondelour

se plaignant du gouverneur qui ne lui avait donné aucune assistance, mais son mécontentement fut encore plus grand quand il marcha contre le fort Saint-David. Vivres, artillerie, matériel nécessaire pour faire un siège, il fallut tout attendre. Grâce à l'activité du général, à l'habileté de ses dispositions et à la vaillance de ses troupes, le fort Saint-David, position réputée imprenable, tomba entre nos mains le 2 juin. La garnison fut faite prisonnière de guerre. Le comte d'Estaing écrivait : « La réussite seule nous a montré la possibilité de cette entreprise. » Nos troupes occupèrent Daricotte, place abandonnée par les Anglais.

Cinq semaines s'étaient écoulées depuis l'arrivée de Lally et trois positions, dont l'une, le fort Saint-David, était de la plus grande importance, avaient été enlevées à l'ennemi. Pour achever l'œuvre, il fallait prendre Madras, c'est ce que voulait le général : mais comment arriver à ce résultat, alors que l'escadre anglaise était mouillée devant cette place. Il fallait battre cette escadre ou, au moins, en la tenant sous la crainte d'une attaque, la mettre dans l'impossibilité de débarquer ses équipages. Or, on se rappelle que d'Aché, résistant aux demandes les plus instantes du général, avait déclaré que l'état des forces, placées sous son commandement, ne lui permettait pas de prêter son concours à cette opération. Obligé de renoncer au projet qui lui tenait le plus à cœur, c'est-à-dire à l'attaque de Madras, Lally, cédant aux instances pressantes du Conseil de Pondichéry, marcha sur Tanjore dont le rajah devait, depuis longtemps déjà, à la Compagnie, une somme considérable qu'il refusait de payer. Le seul avantage que présentait cette expédition, c'était de procurer l'argent nécessaire pour les opérations ultérieures. Lally était sur le point de s'emparer de Tanjore lorsqu'il fut brus-

quement rappelé à la côte ; le vice-amiral Pocock menaçait Karikal et un corps ennemi s'approchait de Pondichéry. Les troupes, pendant la campagne de Tanjore, avaient éprouvé les plus grandes souffrances : aucune des promesses faites par l'administration pour le ravitaillement de nos soldats, ne s'étaient réalisées.

Lally tenait de la Compagnie les pouvoirs les plus étendus. Il était enjoint à tous les gouverneurs, conseillers, commandants, officiers et soldats, et aux habitants des établissements français de reconnaître Lally comme commissaire du roi et commandant en chef, et de « lui obéir dans tout ce qu'il pourrait commander sans aucune restriction quelconque ». Les Directeurs avaient dépeint tous les agents de la Compagnie sous les couleurs les plus défavorables, affirmant que la corruption la plus grande régnait à Pondichéry. Dans toutes les transactions que nécessitaient les affaires de la Compagnie, les employés trouvaient des sources de gains illicites ; la plupart d'entre eux arrivaient à la fortune, alors que les actionnaires ne touchaient rien. Les Directeurs avaient donc insisté pour que Lally, se livrant à un examen approfondi de tous les services, mît un terme à des abus contre lesquels on s'élevait en vain à Paris, depuis longues années. Ainsi Lally avait deux mandats, l'un militaire, l'autre civil ; il devait chasser les Anglais de la côte de Coromandel, et rétablir l'ordre dans une administration dépourvue, disait-on à Paris, de toute honnêteté : le second mandat était peut-être celui auquel le comité des Directeurs semblait attacher le plus d'importance. D'autre part, la Compagnie, retenant d'une main ce qu'elle donnait de l'autre, avait conservé à Leyrit sa position de gouverneur, et au Conseil de Pondichéry, ses attributions. Lally pouvait présider ce Conseil, mais, comme il n'était rien innové,

quant aux votes, celui-ci restait maître de ses décisions. Si la lutte s'engageait, et elle était inévitable, entre ceux qui profitaient des abus et le commissaire général, chargé de les réprimer, un centre de résistance, contre toute réforme, se trouvait organisé par les soins mêmes de la Compagnie. Lally vit clairement que l'argent, entrant dans les caisses de la Compagnie, disparaissait avec une telle rapidité qu'il n'en restait jamais pour les besoins de l'armée. Les services des vivres, des approvisionnements et des transports figuraient dans les comptes pour des sommes considérables et l'armée était dans le dénùment le plus complet. Plusieurs fois déjà, les troupes en campagne étaient restées des jours entiers sans recevoir de vivres.

Au retour de l'expédition de Tanjore, Lally manifesta les sentiments de la plus vive indignation contre la conduite de l'administration : à partir de ce jour, il se creusa, entre le général et les agents de la Compagnie, un abîme que rien ne put combler. Les indolents, troublés dans leur quiétude par la fièvre d'activité du nouveau commandant en chef, les gens auxquels profitaient les abus et ceux qui, pour une cause quelconque, avaient intérêt à ce que le fonctionnement de l'administration ne fût pas examiné de trop près, s'unirent, critiquant les actes du général, ses opérations militaires, semant partout la discorde, recrutant des adhérents, non seulement parmi les employés civils, mais aussi dans les rangs des officiers et des soldats de la Compagnie. Les troupes royales, elles-mêmes, que l'on trompait en accusant le général d'être l'auteur de leur détresse, se soulevèrent : il leur était dû, à ce moment, dix mois de solde. Lally surmonte tous les obstacles : il fait rentrer les troupes dans le devoir et, mettant à profit l'absence de l'escadre anglaise qui a quitté la côte, au commen-

cement de la mauvaise saison, il marche sur Madras. L'entreprise présente des difficultés d'autant plus grandes que nous avons à peine, sur l'ennemi, la supériorité du nombre : d'autre part, la désunion, résultat des intrigues ourdies contre Lally, règne dans notre camp. Lally a peu de vivres, un matériel insuffisant, et il est sans argent ; or, les soldats indigènes se débandent quand on ne les paie pas. Lally compte sur la bravoure des troupes qu'il entraînera par son exemple. Le 16 février 1759, les mesures sont prises pour donner l'assaut, au commencement de la nuit, lorsque, dans l'après-midi, l'escadre anglaise, portant des troupes de débarquement, apparaît. Non seulement la ville de Madras est délivrée, mais la présence de la flotte anglaise devient une menace pour Pondichéry, dont la garnison se compose de trois cents invalides. Lally doit abandonner son entreprise. Si les autorités de Pondichéry et les employés de tout ordre de la Compagnie avaient, depuis le commencement de l'expédition, fait leur devoir, l'assaut eût été livré et la ville, selon toute probabilité, aurait été prise avant l'arrivée de l'escadre. Lally ayant cette conviction, on doit comprendre de quels sentiments il était animé en s'éloignant de Madras. Ses ennemis ne dissimulèrent pas la joie que leur faisait éprouver cet échec : si Lally chassait les Anglais de la côte de Coromandel, il acquérait, par une action aussi brillante, une autorité, un ascendant, lui permettant de punir toutes les fautes, toutes les malversations commises depuis le commencement de la campagne. Or, les coupables, connaissant l'inflexible sévérité du général, savaient que nul, quel que fût son rang, ne serait épargné.

La Cour de Londres, poursuivant, avec une inébranlable ténacité, ses projets de conquêtes coloniales, envoya.

dans l'Inde, de puissants renforts. Les Anglais prirent l'offensive, refoulèrent nos postes et vinrent, avec une armée de quinze mille hommes de troupes européennes et indigènes, bloquer puis investir Pondichéry. Lally déploya, pour se défendre, toute l'énergie dont il était capable, mais, le 16 janvier 1761, n'ayant plus qu'un jour de vivres, il se vit contraint de rendre la place au chef de l'armée anglaise, le colonel Coote. La garnison était réduite à onze cents hommes, sur lesquels il y en avait à peine la moitié en état de porter les armes, et encore, convient-il d'ajouter que les hommes, considérés comme valides, étaient épuisés par les privations. La même haine et les mêmes calculs poursuivirent Lally après ce malheureux événement. Le général était vaincu, mais il allait retourner en Europe : on était certain qu'il appellerait la sévérité du gouvernement sur tous ceux qui avaient trahi leurs devoirs. Après avoir craint qu'il ne fût victorieux, on redoutait son arrivée à Paris.

Le jour où Lally devait quitter Pondichéry pour être conduit à Madras comme prisonnier de guerre, un rassemblement se forma près de sa demeure. Ceux qui le composaient, aussitôt que le général parut, se dirigèrent vers lui, proférant des injures et des menaces. Le détachement de cavalerie anglaise, chargé d'escorter le général, était à quelque distance en arrière : s'approchant rapidement, il écarta la foule. Celle-ci, conservant une attitude hostile, l'officier anglais, dont l'honneur eût été compromis si une violence avait été commise sur la personne dont il avait la garde, demanda au général l'autorisation de disperser le rassemblement par la force. « N'en faites rien, répondit celui-ci, c'est aux tribunaux français que la punition de ces forfaits doit être réservée. » Dubois, l'intendant de l'armée, survenant peu après, fut assailli par les mêmes hommes qui atten-

daient le général et tué, après une courte lutte. Les papiers que cet intendant emportait disparurent : or, on savait qu'ils contenaient des preuves accablantes contre les agents de la Compagnie dont les malversations avaient arrêté les opérations militaires.

Le colonel Coote avait pris Pondichéry au nom de la Couronne d'Angleterre, mais, cédant aux pressantes réclamations du Conseil de Madras, il remit sa conquête à la Compagnie. Le chef du comptoir anglais, Pigott, ignorant probablement les égards qu'on doit à un adversaire malheureux, usa envers Lally de procédés désobligeants, pendant le court séjour que celui-ci fit à Madras, et il contraignit le général, quoique le sachant malade, à partir pour l'Europe, pendant la mauvaise saison, sur un petit navire hollandais, à bord duquel il n'existait ni les installations, ni les ressources permettant de recevoir un passager, et surtout un passager de cette distinction. Après une pénible traversée, Lally débarqua en Angleterre, le 23 septembre 1761.

II

Lally n'avait pas sollicité son envoi dans l'Inde : ce poste avait été demandé, pour lui, par les Directeurs de la Compagnie. Lorsque les délégués du Comité présentèrent cette requête au ministre de la guerre, le marquis d'Argenson, celui-ci leur tint ce langage : « Je sais mieux que vous ce que vaut M. de Lally, et de plus il est mon ami : mais il faut nous le laisser en Europe. C'est du feu que son activité. Il ne transige pas sur la discipline, a

en horreur tout ce qui ne marche pas droit, se dépite contre tout ce qui ne va pas vite, ne tait rien de ce qu'il sait, et l'exprime en des termes qui ne s'oublient pas. Tout cela est excellent parmi nous ; mais dans vos comptoirs d'Asie, que vous en semble? A la première négligence qui compromettra le service du roi, à la première apparence d'insubordination ou de friponnerie, M. de Lally tonnera, s'il ne sévit pas. On fera manquer ses opérations pour se venger de lui... Allez délibérer sur tout cela, et revenez me voir. » Les mêmes délégués s'étant présentés de nouveau pour déclarer que la Compagnie maintenait sa demande, le marquis d'Argenson leur dit : « Vous le voulez, je m'en lave les mains. Tenez-vous pour avertis, et mandez à vos agents de marcher droit. Quant à nous (s'adressant au duc de Fitz-James et au comte de Thomond), prêchons à notre ami la modération, même en faisant le bien, et la patience, même en voyant faire le mal. » Ces paroles, si elles ont été réellement prononcées, étaient prophétiques ; les choses suivirent très exactement le cours indiqué par le marquis d'Argenson. Mais que penser de la conduite du ministre. Celui-ci est pleinement convaincu que les qualités mêmes du général sont un obstacle au succès de la mission que la Compagnie veut lui confier, et néanmoins il s'incline devant la demande des Directeurs. La place de Lally, dans son opinion, est en Europe et il le laisse aller dans l'Inde. Quels résultats peut obtenir un pays dont les affaires sont ainsi conduites ?

La malheureuse issue de la campagne de l'Inde doit, tout d'abord, être attribuée au gouvernement qui attend la fin de l'année 1756 pour expédier des secours à Pondichéry. Lorsque d'Aché rentre pour réparer les avaries de ses bâtiments, on enlève mille hommes sur les trois mille promis à la Compagnie, deux bâtiments de l'État.

sur trois, et une partie de l'argent. Il n'existe ni vivres, ni matériel, pour l'escadre, à l'île de France ou sur la côte de Coromandel. Cela seul suffit pour expliquer la perte de l'Inde, et la responsabilité de cet événement retombe tout entière sur le gouvernement. Ce premier point établi, il reste à examiner ce que firent, avec les faibles ressources mises à leur disposition, ceux qui étaient chargés de défendre nos établissements dans l'Inde. On doit dire que Leyrit et Soupire perdirent un temps précieux : pouvant attaquer Madras, alors que l'escadre anglaise et la plus grande partie des troupes étaient au Bengale, ils restèrent dans l'inaction.

Le rôle de Lally ne commença que le 29 avril 1758. Le point de départ des malheurs de la campagne faite par ce général, c'est la lenteur de la traversée de l'escadre. Nous avons vu que, partie de Lorient le 2 mars 1757, elle ne paraît, sur la côte de Coromandel, que le 28 avril 1758. Les opérations devant lesquelles Leyrit et Soupire ont reculé, Lally les eut entreprises, mais, quand il arrive, les Anglais, après avoir pris Chandernagor et conquis le Bengale, ont ramené leurs forces de terre et de mer sur la côte de Coromandel. Lally a, sauf la connaissance de la politique indienne, ce qu'il est difficile de lui reprocher, toutes les qualités nécessaires pour remplir sa mission : mais, dans ce pays, où l'ont envoyé le désir irréfléchi des Directeurs et la faiblesse du ministre de la guerre, il a besoin du concours de tous ceux qui, à un titre quelconque, sont au service de la Compagnie. Or, ce concours, il ne le trouve pas.

Dès le jour où il débarque à Pondichéry, la situation se dessine, le général ne peut compter sur les agents de la Compagnie, dont il essaie en vain de secouer la torpeur et d'éveiller le patriotisme. La Compagnie veut être défendue, mais elle entend ne pas payer. La France

n'envoyant pas d'argent. Lally insiste pour que les dépenses soient sévèrement contrôlées et il indique des économies faciles. Les agents sont rebelles à tout sacrifice: au fond, ils défendent leurs intérêts et ils sont bien décidés à ne pas réformer des abus qui les enrichissent. Irrité par les obstacles qui se dressent devant lui, Lally ne cache pas le mépris que lui inspire la conduite de ceux qui, par intérêt personnel ou par corruption, apportent, en le privant de secours, de continuelles entraves à ses opérations. Les gens arrachés à leur tranquillité, ou menacés dans leurs intérêts, se liguent contre le général, et ils en arrivent à redouter ses succès.

Dans les opérations que Lally doit effectuer sur la côte, la coopération de la flotte est nécessaire. D'Aché livre, en 1758, deux combats qui ont pour résultat d'empêcher les Anglais de secourir Gondelour et le fort David, mais, quand il s'agit de tenir le vice-amiral Pocock en échec, afin de permettre à nos troupes d'attaquer Madras, le chef de l'escadre refuse son concours; il repousse également la demande pressante qui lui est faite de ne pas quitter la côte avant les Anglais. En 1759, d'Aché paraît le 10 septembre devant Porto-Novo. Après avoir livré un combat très vif à l'escadre anglaise, il part pour l'île de France et, jusqu'à la fin de la guerre, nos bâtiments ne se montrent plus sur la côte de Coromandel. D'Aché tire un bon parti des bâtiments médiocres, au point de vue militaire, qui forment la plus grande partie de son escadre: dans ses trois rencontres avec les Anglais, il se montre habile et brave, mais, satisfait d'avoir honoré notre pavillon, il ne veut courir aucun risque, et, devant la supériorité numérique de l'amiral Pocock, qui a reçu d'importants renforts: il quitte Pondichéry pour aller à l'île de France où il reste, parce que

l'absence complète de moyens de ravitaillement ne lui permet pas de prendre la mer. Lally déploie une rare énergie, une activité sans égale et de grands talents militaires. Un officier supérieur anglais écrivait : « Personne n'a une plus haute opinion que moi de Lally. Il a lutté contre des obstacles que je croyais insurmontables, et il les a vaincus. Il n'a pas existé un autre homme, dans l'Inde, qui eût pu maintenir sur pied, pendant aussi longtemps, une armée sans solde et qui ne recevait de secours de nulle part. » Privé, dans les circonstances les plus importantes, du concours de la flotte, ne recevant pas de secours de la Métropole, sans aide de la colonie, Lally lutte, pendant une campagne de trente-trois mois, contre tous les obstacles. Mais, chaque jour, sa petite armée s'épuise par les combats, les maladies et les privations, tandis que l'ennemi a de l'argent, des vivres, des troupes et des navires. Lorsque, vaincu par la famine et n'ayant pas cinq cents hommes en état de combattre, Lally rend Pondichéry aux Anglais, ceux-ci ont quatorze vaisseaux sur la rade et quinze mille hommes dans leur camp. Nous avons donné, avec quelque étendue, le récit de la campagne de l'Inde parce qu'il comporte une leçon : en sachant comment on perd les colonies, on apprend ce qu'il faut faire pour les conserver.

Lally, à peine arrivé à Londres, apprit que ses ennemis s'efforçaient de soulever l'opinion contre lui. Il obtint du gouvernement anglais l'autorisation de se rendre à Paris, sur parole. Remplissant les obligations qui lui incombaient, en sa qualité d'ancien commandant en chef dans l'Inde, il dénonça, sans aucun ménagement, dans un rapport au ministre, les fautes, les malversations commises, réclamant la punition des coupables. Tous ceux qui se voyaient menacés s'unirent étroitement

et, pour mieux combattre leur ancien chef, ils l'attaquèrent avec plus de violence qu'ils ne l'avaient fait jusque-là. Le mot de trahison fut prononcé. Sous le gouvernement de Louis XV, alors que tout était livré au désordre, à l'intrigue, nul ne pouvait dire quelle serait l'issue d'une affaire ainsi engagée. Ce n'était plus une question de justice, mais une lutte d'influence : or, les adversaires de Lally étaient puissants. Ses amis, se rendant compte des dangers qu'il court, lui donnent le conseil de passer à l'étranger et d'attendre, pour rentrer en France, un moment plus favorable. Lally repousse hautement cette proposition, persuadé que, mis en face de ses ennemis, ce qu'il désire depuis si longtemps, il saura les confondre. Il se faisait de grandes illusions et ses amis jugeaient la situation mieux que lui.

Enfermé à la Bastille, Lally reste, dans cette prison, pendant près de deux ans, sans être interrogé. En 1763, le Parlement, s'emparant de l'affaire, le poursuit pour crime de concussion et de haute trahison. Les plaintes qu'il a portées, on les écarte, tandis que les accusations dirigées contre lui sont admises ; ses accusateurs deviennent des témoins à charge dans le procès qui lui est intenté, et ces témoins déposent, contre leur ancien chef, avec un acharnement d'autant plus grand qu'ils luttent pour leur propre sécurité. Tout secours légal lui est refusé et il n'a pas le droit d'avoir un Conseil. On est saisi d'indignation en voyant ce malheureux général obligé de discuter, avec des subalternes des moins qualifiés, avec des gens qu'il a punis ou dont il a constaté publiquement la mauvaise conduite, ses actes administratifs et ses opérations militaires. On rapporte que le doyen des substituts demandait « l'absolution entière sur toute autre partie que la partie militaire, pour laquelle le roi serait supplié de nommer un Conseil de

guerre ». C'était la solution véritable d'une affaire que le gouvernement n'aurait jamais dû soumettre au Parlement. L'avocat général ne partagea malheureusement pas cet avis, et il conclut à la condamnation à mort. Le 5 mai 1766, Lally comparaît devant la Grand'chambre du Parlement, et, le 6, le jugement est prononcé. On veut bien le décharger du crime de haute trahison, mais il est condamné à être décapité pour « abus, vexations et avoir trahi les intérêts du roi ».

Jamais sentence plus inique ne fut rendue, et il n'est pas permis de penser que les juges aient cru Lally coupable et surtout coupable d'avoir trahi les intérêts du roi, formule, d'ailleurs, n'indiquant rien de précis, et employée probablement pour couvrir la faiblesse, ou plutôt la nullité de l'accusation. Ou le Parlement a été corrompu par les ennemis de Lally, ou, heureux, alors qu'il avait des griefs contre la Couronne, de tenir, entre ses mains, un personnage important, il a sacrifié le général à la vaine satisfaction de montrer sa puissance. Quel que soit le mobile qui ait dirigé sa conduite, le Parlement, en condamnant Lally, a rendu un arrêt déshonorant pour la justice. Le 8 mai, le roi, loin de saisir cette légitime occasion d'user de son droit de grâce, repousse la requête, en commutation de peine, que lui présente, au nom de l'armée, le maréchal de Soubise, appuyé par le ministre de la guerre. La part importante que, dans l'opinion du maréchal de Saxe, Lally a prise dans la victoire de Fontenoy, est oubliée. Le 9, Lally est conduit à l'échafaud, dans un tombereau, un bâillon sur la bouche ; ses ennemis respirent, car ils savent que l'inflexible général n'aurait rien oublié et que, lui vivant, le jour de la justice serait venu. L'exécution de Lally leur permet de jouir en paix des immenses fortunes qu'ils ont amassées.

Dès le lendemain de l'exécution, la réaction contre l'arrêt rendu par le Parlement commence, la rougeur monte au front de tous ceux qui, pouvant l'empêcher, ont laissé commettre cet assassinat juridique. Chacun, et le roi le premier, s'efforce de dégager sa responsabilité. Le temps s'écoule, aucun doute ne subsiste sur l'iniquité commise par des juges prévaricateurs et le jour vient où la mémoire de Lally est réhabilitée.

III

« Puisque nous ne savons pas faire la guerre, disait le duc de Choiseul, au commencement de 1761, il faut faire la paix. » Des propositions, en ce sens, furent adressées à la Cour de Londres. Pitt estimait que le moment n'était pas venu de mettre fin aux hostilités. Les Anglais, maitres de la mer, voulaient poursuivre la conquête des colonies qu'ils convoitaient, sachant très bien que nous ne pourrions apporter aucun obstacle à l'exécution de leurs projets. Ce fut donc dans le seul but de ménager l'opinion de l'Europe que Pitt accueillit les ouvertures faites par la France. Des plénipotentiaires furent nommés de part et d'autre. La question de la restitution des prises, faites en 1755, ne pouvait être omise dans la discussion du traité de paix : on devait d'autant moins la perdre de vue qu'elle avait un caractère d'ordre général et non de circonstance. Il s'agissait, en effet, d'un point important du droit des gens, intéressant, à la fois, le présent et l'avenir. Les Anglais prétendaient que les trois vais-

seaux, l'*Alcide*, le *Lys* et l'*Espérance*, et les trois cents bâtiments de commerce avaient été pris en représailles des actes d'hostilité commis par les Français dans l'Amérique septentrionale. Or, non seulement nous contestions cette assertion, mais nous accusions les Anglo-Américains de n'avoir eu, après la conclusion du traité d'Aix-la-Chapelle, d'autre objectif que de s'agrandir à nos dépens. Comment, d'ailleurs, admettre que des navires marchands, naviguant dans toutes les parties du monde, sur la foi des traités et confiants dans la paix, aient pu être capturés par suite de prétendus actes d'hostilité, commis, au fond de l'Amérique, dans des pays dont les limites n'étaient pas exactement fixées. Les démêlés des chefs militaires et des sujets des deux nations, dans l'Amérique septentrionale, pouvaient amener de la mésintelligence entre les Cours de Londres et de Paris, et même conduire, par degrés, à une rupture, mais, aussi longtemps que la guerre n'était pas déclarée, la sécurité des particuliers devait être complète. La déclaration de guerre a, en effet, pour but, d'informer les habitants des pays, se décidant à vider leurs différends par les armes, qu'il existe un nouvel état de choses, les obligeant à prendre les précautions nécessaires pour sauvegarder leur personne et leur fortune. Si cette règle, établie par le droit des gens, et inscrite, en ce qui concernait la marine, dans les traités d'Utrecht et d'Aix-la-Chapelle, cessait d'être observée, il n'existerait plus de sûreté pour les navigateurs. Telle était la question qu'il convenait de préciser au moment où allaient s'ouvrir les négociations.

Les plénipotentiaires français demandèrent que les bâtiments pris, en 1755, en violation du droit des gens, fussent restitués à leurs propriétaires, et que ceux-ci reçussent une indemnité en rapport avec les pertes

qu'ils avaient subies. Le cabinet de Versailles, afin d'arriver plus facilement à une entente, déclara s'abstenir de toute réclamation en ce qui concernait les trois vaisseaux capturés, en 1755, par l'escadre de l'amiral Boscawen. Le cabinet de Saint-James repoussa, avec hauteur, les propositions du gouvernement français. La demande de restitution des prises faites, sur mer, avant la déclaration de guerre, ne s'appuyait, disait-il, ni sur une convention particulière, ni sur le droit des gens. Dans l'opinion de la Cour de Londres il n'existait pas de principe moins sujet à contestation que celui-ci, savoir : « Que le plein droit de toutes les opérations hostiles ne résulte point d'une déclaration formelle de guerre, mais des hostilités dont l'agresseur a usé en premier lieu. » L'Angleterre se servait d'arguments qui se retournaient contre elle. La France ne contestait pas que le droit d'exercer des hostilités ne résulte pas toujours de la formalité d'une déclaration de guerre, mais, dans cette hypothèse, prévue par les traités, les bâtiments de commerce, se trouvant dans les ports respectifs des belligérants, avaient le droit de se retirer en toute liberté. Il était évident que les mesures, prises pour sauvegarder les intérêts des armateurs dont les bâtiments étaient placés dans la position que nous venons d'indiquer, devaient, avec non moins de raison, s'appliquer aux navires qui étaient à la mer, au moment où éclatait une rupture imprévue, c'est-à-dire sans déclaration préliminaire. Ces derniers bâtiments avaient, comme les premiers, le droit incontestable de se rendre dans leur pays sans être inquiétés. La France se conformant, malgré la conduite de l'Angleterre, à cette règle dictée par l'équité, et qui d'ailleurs, faisait partie intégrante du droit des gens, avait rendu à l'Angleterre non seulement les bâtiments se trouvant dans ses ports,

au moment de la rupture, mais aussi ceux qui avaient été pris, en mer, avant la déclaration de guerre.

Une note, venue de Londres, relative à la solution de plusieurs difficultés que soulevait la discussion du traité, contenait ce qui suit : « A l'égard des prises faites après les hostilités commencées, et avant la formalité d'une déclaration de guerre, le roi persiste à penser qu'une telle demande, de la part de la France, n'est ni juste, ni soutenable, selon les principes les plus incontestables du droit de la guerre et des nations. » Aucune argumentation, quelle qu'en fût la valeur, ne pouvait produire d'effet sur les Anglais qui ne voulaient pas être convaincus. Chez les nations, n'ayant d'autre objectif que l'accaparement commercial, l'intérêt passe avant l'honneur.

Les exigences de Pitt, le ton hautain et tranchant qu'il prenait avec nous, et peut-être aussi le secret espoir que nourrissait le cabinet de Versailles de conclure un traité d'alliance avec l'Espagne, firent avorter cette tentative. Les négociations, entamées en avril, furent rompues au mois d'août. La France et l'Espagne signèrent, à ce moment, le pacte de famille ; mais, à Paris, on ne se fit pas longtemps illusion sur l'appui que notre allié pouvait nous donner. D'autre part, en France, la marine n'existait plus, l'armée était à peine en état de se maintenir sur la défensive, et nous n'avions plus de finances. La paix devenait, pour nous, une impérieuse nécessité ; de nouvelles démarches furent faites auprès de la Cour de Londres pour arriver à ce résultat. Pitt rendait à son pays les plus grands services, mais, passionné pour la guerre, il dépensait sans compter et mettait même un certain orgueil à ne jamais se préoccuper de la question d'argent. La dette ne cessait de croître, et, chaque année, les impôts étaient plus lourds.

Les emprunts, avec lesquels Pitt pourvoyait aux besoins de la guerre, n'étaient, à ses yeux, que la preuve de la richesse de l'Angleterre. Des esprits plus froids, effrayés du désordre qui régnait dans les finances, se demandaient si cette situation n'aurait pas, dans l'avenir, de graves conséquences. Quoique le parti de la guerre fût toujours très puissant, un grand nombre de membres, dans les deux Chambres, montraient des dispositions favorables à la paix, et faisaient, par cela même, une très vive opposition au gouvernement et surtout à l'homme prépondérant du cabinet, Pitt. Celui-ci, informé par ses agents que les Cours de Madrid et de Versailles avaient conclu un traité d'alliance, voulait, avant même de connaître la teneur de ce traité, que l'Angleterre déclarât la guerre à l'Espagne. Ses collègues, dans le cabinet, n'ayant pas admis cette proposition, Pitt saisit ce prétexte pour donner sa démission. Les événements montrèrent qu'il avait bien jugé la situation, puisque l'Espagne déclara la guerre à l'Angleterre, mais aucun revirement ne se produisit en sa faveur parmi les hommes du parti qui croyait le moment venu d'entrer en négociation avec l'Espagne et la France, en vue de la conclusion d'un traité de paix.

C'était, pour le cabinet de Versailles, une circonstance favorable que Pitt ne dirigeât plus les affaires étrangères ; toutefois, il ne fallait pas, sur ce point, se faire de trop grandes illusions. Les ministres, même les plus enclins à la paix, avaient une si haute idée des succès remportés par l'Angleterre, qu'ils étaient décidés à se montrer d'une extrême exigeance. D'autre part, notre situation était moins bonne qu'au moment de la rupture des premières négociations, en 1761, puisque les Anglais avaient fait, depuis cette époque, de nouvelles conquêtes. Enfin, notre alliance avec l'Espagne ne pouvait intimider la

Cour de Londres et, par suite, l'amener à nous faire des concessions. Non seulement les Anglais avaient mesuré très promptement la faiblesse de leur nouvel adversaire, mais, n'ayant plus rien ou très peu à nous prendre, ils voyaient, dans les colonies espagnoles, une proie très riche qui, à ce mérite, déjà grand, en ajoutait un autre, fort apprécié, celui d'être facile à saisir. Telle était la situation lorsque de nouvelles négociations s'ouvrirent, à Paris, dans le courant de l'année 1762. Le duc de Choiseul représentait la France, le marquis de Grimaldi l'Espagne, et le duc de Bedfort l'Angleterre. Un premier incident faillit tout remettre en question. Les Anglais voulaient avoir le droit de tenir garnison dans les îles Saint-Pierre et Miquelon que le traité projeté nous attribuait. Le duc de Choiseul refusa d'admettre cette prétention. Le plénipotentiaire anglais, déclarant que ses instructions, ayant, sur ce point, un caractère impératif, il ne lui était pas permis de s'en écarter, le duc de Choiseul lui dit : « En ce cas, la guerre, et vous pouvez partir quand il vous plaira ». Le duc de Bedfort, convaincu qu'il rendait service à son pays, céda sur cette question.

Tout semblait décidé, lorsqu'un second incident suspendit encore une fois le cours des négociations. Les Anglais, ainsi que nous l'avons vu plus haut, avaient envoyé une flotte avec des troupes pour attaquer la Havane. Le duc de Bedfort voulait en tirer avantage comme s'il eut été assuré du succès de l'Angleterre. Le marquis de Grimaldi prétendait au contraire que les Anglais, courant à un échec certain, il devait en résulter une amélioration dans les conditions imposées à l'Espagne.

Le duc de Bedfort, voulant hâter la solution de tous les points en litige, proposa de mettre la tentative sur la Havane en dehors du débat : l'Espagne ni l'Angle-

terre, disait-il, ne pourront se prévaloir du résultat, quel qu'il puisse etre. Le marquis de Grimaldi, persistant dans son opinion, les négociations se trouvèrent arrêtées. Les choses en étaient là lorsque l'on reçut des nouvelles de la Havane : après trois mois de siège, cette ville avait été prise. Une capitulation, signée le 12 août, avait donné aux Anglais l'île de Cuba, la flotte espagnole, consistant en neuf vaisseaux et quatre frégates, une somme d'argent considérable et une grande quantité de marchandises. La perte des Espagnols était évaluée à soixante-douze millions de francs. La garnison de la Havane, qui s'était vigoureusement défendue, se trouvait, au moment de la reddition de la ville, réduite à sept cents hommes. Le gouvernement espagnol n'avait pas eu la prudence, avant de déclarer la guerre à l'Angleterre, d'envoyer, dans cette importante colonie, des forces suffisantes pour la défendre. Les Anglais avaient, en outre, pris Manille ; on doit ajouter qu'ils avaient subi un échec complet dans une expédition dirigée sur Buenos-Ayres.

Les négociations reprirent leur cours, mais sur une base beaucoup moins favorable à l'Espagne. Les préliminaires furent signés, le 3 novembre 1762, et le traité définitif, le 10 février 1763. L'Espagne cédait à l'Angleterre la Floride, le fort Saint-Augustin et Pensacola. Par une convention secrète, conclue le 3 novembre, la France donnait la Louisiane à l'Espagne pour dédommager cette puissance des sacrifices qu'elle faisait en faveur de la paix. Nous étions les seules victimes de la guerre. Le traité de 1763 est un des plus malheureux que nos annales aient eus à enregistrer. La France cédait à sa rivale le Canada et, ce qui portait une grave atteinte à notre prospérité maritime, l'île du cap Breton et toutes les iles et parties de côte que nous occupions dans le

golfe de Saint-Laurent. La pêche de la morue jouant un rôle important au double point de vue de la marine de guerre et de la marine marchande, le duc de Choiseul s'était efforcé, mais sans pouvoir y parvenir, de rejeter cette condition : il fallait, si nous ne l'acceptions pas, renoncer à conclure la paix. Toutefois, le droit de pêche, quoique diminué, continua à subsister.

Non content d'assurer le présent, les Anglais voulurent fixer l'avenir et ils exigèrent que la France renonçât à toute prétention sur l'Acadie et la Nouvelle Ecosse. L'Angleterre nous céda, non sans difficulté, les îles Saint-Pierre et Miquelon. La rivière du Sénégal, nos établissements sur la côte occidentale d'Afrique, la Grenade, Saint-Vincent, la Dominique et Tabago devaient désormais appartenir à l'Angleterre. Cette puissance reprit Minorque, en échange de Belle-Isle, et nous restitua, sur la côte d'Afrique, Gorée, et, dans les Antilles, la Guadeloupe, Marie-Galante et la Martinique : une des îles dites neutres, Sainte-Lucie, nous fut donnée. La France rentra en possession des différents comptoirs que nous occupions sur les côtes de Coromandel et de Malabar, ainsi que dans le Bengale, au commencement de l'année 1749, et elle restitua à l'Angleterre les conquêtes faites par le comte d'Estaing dans l'île de Sumatra. La ville et le port de Dunkerque devaient être mis dans l'état fixé par le traité d'Aix-la-Chapelle et les traités antérieurs.

TABLE DES MATIÈRES

LIVRE PREMIER

LIVRE II

LIVRE III

LIVRE IV

LIVRE V

LIVRE VI

LIVRE VII

LIVRE VIII

LIVRE IX

LIVRE X

LIVRE XI

LIVRE XII

LIVRE XIII

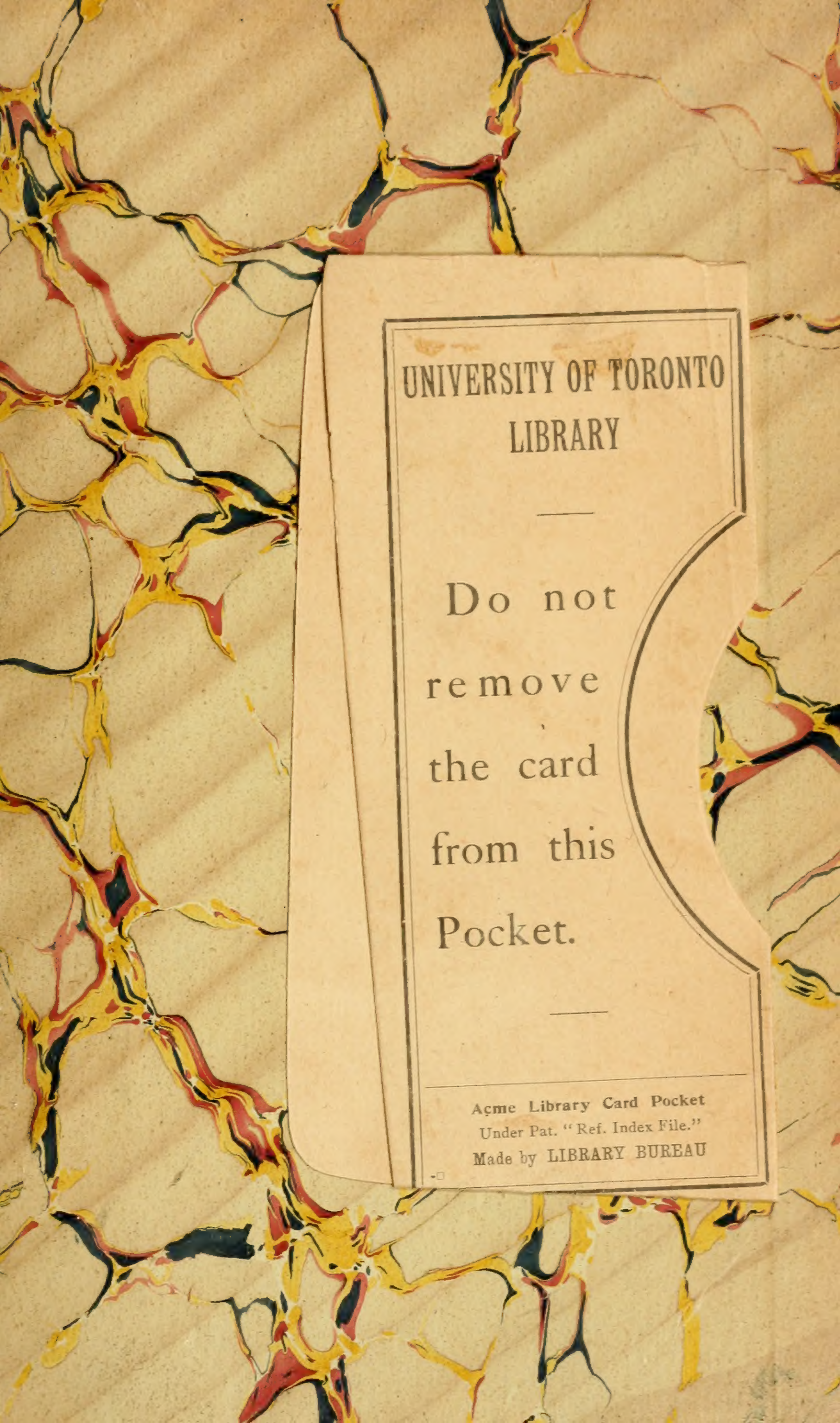
LIVRE XIV

LIVRE XV

LIVRE XVI

Paris. — J. Mersch, imp., 4bis, Av. de Châtillon.





UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY
Do not
remove
the card
from this
Pocket.
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU

